J. publ. G 353 1 (2

Digitized by Google

<36625412560011

<36625412560011

Bayer. Staatsbibliothek

Digitized by Google

Beiträge

zur

Kenntniß des Postwesens.

Herausgegeben

von

G. F. Hüttner,

k. sächs. Ober-Postamts-Secretair zu Leipzig.

Zweiter Jahrgang.

Leipzig, 1848.

Verlag von Gustav Brauns.

Digitized by Google

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MUENCHEN

Digitized by Google

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

I. Abhandlungen.

1. Bericht des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten von Nordamerika an den Präsidenten Polk.

Post-Departement[1]), 7. December 1846.

Sir: Die allgemeine Theilnahme an dem Beschlusse vom 3. März 1845, über die Einnahmen und Ausgaben des Postdepartements, bewog mich, dem Auditor zu übertragen: von der im Jahre 1836 erfolgten Reorganisation an bis zum verflossenen 30. Juni eine Uebersicht in vierteljährlichen Summen aufzustellen. Diese Tabellen sind gegenwärtigem Berichte sub A und B beigefügt.

Aus der Tabelle A geht hervor, daß das jährliche Durchschnittseinkommen vom 1. Juli 1836 bis 30. Juni 1845 sich auf die Summe von $ 4,364,624. 65 c.[2]) beläuft; da nun die Einnahme des am 30. Juni 1846 endenden Jahres, des ersten nach dem neuen Gesetze, eine Summe von . . . = 3,487,199. 35 = nachweist, so ergiebt sich in der Einnahme des ersten Jahres nach dem neuen Gesetze, im Vergleich zu der Durchschnittssumme der 9 vorhergehenden Jahre, ein Verlust von . . . = 877,425. 30 =

Vergleicht man hingegen das Jahr nach dem neuen Gesetze mit dem letztvorhergehenden, so stellt sich ein Verlust heraus, von . . = 802,642. 45 =

---

1) Die Direction bilden zur Zeit:
der General-Postmeister Cave Johnson,
= 1. Assistent des General-Postmeisters | Selah R. Hobbie (für Posteinrichtungen),
= 2. = = = = = William J. Brown (für Verordnungen),
= 3. = = = = = John Marron (für die Finanzen),
= General-Secretair William H. Dundas (für die Inspection des Postdienstes),
= Auditor des Schatzes für das Postdepartement Peter G. Washington (für Feststellung der Rechnungen).

2) $ bedeutet Dollar, 9¾ Dollars = 1 Mark fein, 1 Dollar = 1 Thlr. $13\frac{1}{3}$ Sgr. Anmerk. d. Red.

Digitized by Google

Die oben angegebenen Einkünfte enthalten auch das bezahlte Porto für die Sachen, welche früher nach dem alten Gesetze frei durch die Briefposten befördert wurden, und über welche seit Anfang des letzten Verwaltungsjahres kein Nachweis mehr besteht. Eine vorzügliche Ursache des Minderertrags der Einnahme in dem Departement ist der Verlust an Briefporto, welcher, mit dem vorhergehenden Jahre verglichen, $ 778,533. 64 c. beträgt; dies ist mit Ausnahme von $ 24,108. 81 c. der ganze Verlust, den das Departement zu ertragen hatte.

Aber ein auch nicht unbeträchtlicher Antheil an dem Deficit in den Erträgnissen muß noch andern Ursachen zugeschrieben werden, als lediglich dem Beschlusse vom 3. März 1845, durch welchen die Herabsetzung des Porto's erfolgte.

Erstens. Noch immer betreiben besondere Boten zwischen den vorzüglichsten Städten ihre Geschäfte mit eben so viel Regelmäßigkeit als die Briefposten, und erwiesen ist es, sie sammeln und befördern in großer Anzahl Briefe gegen Bezahlung und ohne Gebrauch der Posten. Die im Gesetz bestimmte Geldstrafe kann nur selten, wegen Mangels genügender Beweise, von der Commission für solche Vergehen ausgesprochen werden, denn der Schreiber, der Empfänger und der Beförderer dieser Briefe verweigern gegen einander zu zeugen, da sie einer gleichen Geldstrafe unterworfen werden können, wenn sie es thun. Die Agenten des Departements haben nicht die Macht, die Uebertreter zu verhaften und ihnen die Säcke oder Kisten wegzunehmen; werden sie nun bei dem betreffenden Tribunal untersucht, so gehen nur selten Entdeckungen daraus hervor, obgleich gewiß ist, daß darin Briefe enthalten waren. Tritt dennoch einmal eine Verurtheilung ein, so suchen die Uebertreter um Erlaß der Strafe wegen „Zahlungsunfähigkeit" nach; letztere ist aber eben so ungewiß als die Untersuchung.

Zweitens. Der Gewinn wurde durch die in das Gesetz aufgenommene Bestimmung geschmälert, welche das Gewicht eines einfachen Briefes auf eine halbe Unze feststellt, woraus der Nachtheil entsteht, daß die Correspondenz dritter Personen in andere Briefe eingeschlossen werden können und eben deswegen werden ganze Packete von Briefen, die an verschiedene Empfänger adressirt sind, in ein und dasselbe Couvert gelegt und an eine dritte Person zur Vertheilung abgesendet; nach diesem Verfahren kosten 100 Briefe im Gewicht von 8 Unzen unter 300 Miles nur 80 Cents, über 300 Miles nur $ 1. 60 Cents, obschon das Departement dem Gesetze gemäß berechtigt wäre, je nach der Entfer-

Digitized by Google

nung, 5 oder 10 Dollars zu erheben. Dieser Mißbrauch kann sehr selten entdeckt werden, und wird er entdeckt, so ist die einzige Strafe die Bezahlung des wahren Porto's. Das Departement ist also genöthigt, die Transportkosten zu bezahlen, während die Briefsammler und Vertheiler den Nutzen ziehen.

Drittens. Es ist der Gewinn durch diejenige Bestimmung des Gesetzes verringert worden, die den auf Ladung der Schiffe bezüglichen Briefen auf Postrouten Portofreiheit zugesteht, da Briefe ganz fremden Inhalts beigepackt werden. Es sind diese Briefe gewöhnlich auf der Außenseite durch „in relation to the cargo" „frei" bezeichnet. Die Postagenten sind nicht im Stande, die Hinterziehung zu entdecken; diejenigen, denen diese Portofreiheit zusteht, verweigern die richtige Angabe, die Ueberbringer aber sind sehr oft vom Inhalte des Briefes nicht unterrichtet und daher entkommen die Uebertreter ohne Strafe. Wäre dieses Vorrecht auf das Connaissement (Empfangsbestätigung der Schiffer über Waaren) oder auf offene, die Ladung der Schiffe betreffende Briefe beschränkt worden, so würde viel Mißbrauch auf den vorzüglichsten Eisenbahn- und Dampfschiffrouten vermieden worden sein.

Viertens. Große Anzahlen von Flugschriften, Anzeigen, gedruckten oder lithographirten Circularen werden ohne Bestellung den Postmeistern und andern Personen zugesendet; Niemand fragt darnach, und wenn es ja einmal der Fall ist, so verweigern die Adressaten die Annahme von den Postanstalten.

Diese und ähnliche Gebräuche zur Umgehung des Bezahlens des Porto's, sowie die große Masse der unanbringlichen (dead) Briefe (im Durchschnitt jährlich $1\frac{1}{2}$ — 2 Millionen) beschweren die Posten unnöthig und ohne allen Gewinn für das Departement.

Um diesen Uebelständen abzuhelfen, schlage ich daher ehrerbietigst vor: das Gesetz dahin abzuändern, daß das Gewicht eines einfachen Briefes auf $\frac{1}{4}$ Unze anstatt auf $\frac{1}{2}$ Unze festgesetzt werde, jedoch mit Ausnahme des Falles, wenn ein Brief weniger als $\frac{1}{2}$ Unze wiegt und auf einen einfachen Bogen Papier geschrieben ist;

daß dem Postdepartement, um eine Uebertretung seiner Einkommengesetze zu verhüten, dieselbe Gewalt gegeben werde, wie sie jetzt dem Secretair der Schatzkammer gegen Schmuggler beigelegt ist;

daß alle Briefe, die sich auf Schiffsladung beziehen und auf Postrouten befördert werden, nur dann frei zu versenden sind, so-

Digitized by Google

bald sie nicht verschlossen und im Verdachtsfalle von den Postagenten untersucht werden können;

daß das Porto für Zeitungen den Beförderungs- und Ueberlieferungskosten sich mehr nähernd eingerichtet und unter die Herausgeber gleichmäßiger und richtiger vertheilt werde. Dies kann bei ihrer allgemeinen Verbreitung ohne einen wesentlichen Eingriff in die Politik für Volksaufklärung ausgeführt werden. Als diese Politik früher angenommen wurde, bestanden nur wenige Zeitungen, die in den vorzüglichsten Städten herauskamen, und das wohlfeile Porto erschien zur Unterstützung derselben nothwendig; das Porto wurde daher ohne große Rücksicht auf den Umfang, auf das Gewicht und auf die Entfernung festgestellt, weil das Briefporto hoch genug war, um sowol die Transportkosten für Briefe als auch für Zeitungen zu decken. Die Gründe, auf welche diese Politik gestützt war, bestehen in manchen Beziehungen nicht mehr. Jetzt werden in den größern Dörfern der ganzen Union Zeitungen herausgegeben und gewähren beinahe jeder Nachbarschaft die Mittel zur Fortbildung. Die Ungerechtigkeit, bei gleichzeitiger Beförderung der Briefe und Zeitungen nur Erstere auszutariren, ist theilweise durch die Herabsetzung der Briefportosätze entfernt worden, aber aus diesem Acte der Gerechtigkeit ist eine Beleidigung für die ganze Gemeinschaft hervorgegangen, da die Kosten des Zeitungsporto's den Haupteinnahmen aufgebürdet werden. Es giebt jetzt keine befriedigenden Gründe, warum für diejenigen, welche Zeitungen kaufen und verkaufen, die Beförderungskosten aus denjenigen Einkünften bezahlt werden sollen, zu denen die große Mehrheit des Volkes beigetragen hat.

Das niedrige Zeitungsporto, ohne Berücksichtigung der Größe, des Gewichtes und der Entfernung, bringt Unredlichkeit unter die Herausgeber selbst, denn sie lassen, um den Vortheil der freien Versendung der Zeitungen auf die Entfernung bis zu 30 Miles vom Erscheinungsorte zu genießen, in entfernt liegenden Handelsstädten ꝛc. Zeitungen erscheinen, die bestimmt sind, mit den auf den Dörfern erscheinenden und in Dorfschaften circulirenden zu rivalisiren. Das Eine ist so ungerecht wie das Andere, doppelt ungerecht aber gegen die Gemeinschaft, da die Kosten dafür der Schatzkammer aufgebürdet werden.

Aus Gerechtigkeit gegen die Herausgeber schon sollten die Portosätze nach dem Gewichte oder der Größe der Zeitung und nach der Entfernung festgestellt werden, ihnen aber das Recht vorbehalten bleiben, ihre eignen Zeitungen auf Poststraßen aus den Posten herauszunehmen; und aus Gerechtigkeit gegen die Union sollten die Sätze so hoch sein, daß dadurch ein durch die Herab-

Digitized by Google

setzung des Briefporto's vorkommender Verlust gedeckt wird, daß also ein Gleichgewicht zwischen der Einnahme und Ausgabe hergestellt werden könnte.

Unbestimmt erscheinende Zeitungen, oder solche, die den Subscribenten von Andern als den Herausgebern zugesendet werden, in welchem Falle sie dann gewöhnlich die Stelle der Briefe vertreten, sollten höher besteuert werden als andere Zeitungen.

Alle Arten Gedrucktes, was die Posten befördern, sowie alle Briefe sollten vorausbezahlt oder mit doppeltem Porto belegt werden. Derartige Veränderungen des letzten Gesetzes sind wirklich nothwendig, um dem Systeme des billigen Portos ein günstiges Zeugniß zu ertheilen und dem Departement seine gesetzlichen Einkünfte zu sichern; wenn ferner der Congreß, wie zuversichtlich zu erwarten steht, die bereits in zwei Sectionen bei Contracten eingeführten Reductionen annähme und in den andern zwei Sectionen Ersparungen einführte, so wird es nicht nöthig sein, die Beihülfe des Schatzes nach dem 1. Juli 1848, wo der ganze Dienst unter dem neuen Gesetze stehen wird, noch ferner in Anspruch zu nehmen.

Die Tabelle B stellt die vierteljährlichen Ausgaben nach den bestimmten Unterabtheilungen dar. Es ist daraus ersichtlich, daß die jährlichen Ausgaben vom 1. Juli 1836 bis 30. Juni 1845 durchschnittlich . . . . . $ 4,499,593. 58 c.
betrugen und die Ausgaben des am 30. Juni 1846 endenden Jahres (des ersten nach dem neuen Gesetze) . . . . . = 4,084,297. 22 =
woraus sich eine Verminderung im Vergleich zu der durchschnittlichen Ausgabe der neun vorhergehenden Jahre, von . . . . . = 415,296. 36 =
ergiebt. Mit dem letztverflossenen Jahre verglichen, stellt sich eine Ersparniß von . . = 236,434. 77 =
heraus.

Die sämmtlichen Ausgaben des am 30. Juni 1846 endenden Jahres beliefen sich auf = 4,084,297. 22 =

Die Einkünfte auf dieselbe Zeit, einschließlich des Portos für die Briefe der verschiedenen Regierungsbehörden, betrugen . = 3,487,199. 35 =

Es verbleibt daher ein Deficit in der Einnahme von . . . . . $ 597,097. 87 c.

Dieses Deficit wurde, je nach dem Bedarf des Dienstes, durch Anweisungen auf den Schatz im Betrage von . . . . . $ 650,000. — c.
ergänzt, und es verblieben am 1. Juli von den während des Verwaltungsjahres aus dem Schatze bezogenen Geldern . . . . . $ 52,902. 23 c.

Digitized by Google

Die von dem 1. General-Postmeister-Assistenten gelieferten und C 1, 2, 3 bezeichneten Tabellen gewähren manche genaue und interessante Einzelnheiten des Dienstes.

Der Postdienst der Vereinigten Staaten (mit Ausnahme von Texas) wird von 3500 Contractoren (Posthaltern) auf 4285 Postrouten verrichtet, deren vereinigte Länge 149,679 Miles[3]) beträgt. Die gesammte Transportweite belief sich in dem mit verflossenem 30. Juni geschlossenen Jahre auf 37,398,414 Miles und die Fahrtlöhne für genannten Transport erreichten die Summe von $ 2,665,078.

Dies übersteigt den Dienst des vorhergehenden Jahres in der Länge der Postrouten um 5739 Miles, und die jährliche Beförderungsweite um 1,764,145 Miles, trotz dem betragen die Ausgaben aber doch $ 202,913 weniger als im vorhergehenden Jahre. Hiervon ist noch vom vorletzten Jahre eine Mehrausgabe von $ 4893 für Postagenturen und für eine 4½monatliche Beförderung in Texas (vom 16. Febr. bis 30. Juni 1846) die Summe von $ 9189 abzuziehen, es betragen daher die Unkosten für das letzte Dienstjahr $ 188,831 weniger als im vorhergehenden Jahre.

Diese Ersparniß ist nicht durch Einschränkungen im Dienste erlangt worden, denn obgleich die im genannten Jahre angeordneten Ersparnisse, dem jährlichen Anschlage gemäß, gegen $ 45,000 betragen, so kostet hingegen der neue und vermehrte Dienst, mit Ausnahme von Texas, gegen $ 72,000, von denen $ 31,000 auf die neuen Routen kommen, welche in Folge der Postroutenacte vom 3. März 1845 ins Leben traten.

Die Ersparniß ist vielmehr durch neue Contracts-Abschlüsse in Neu-England und Neu-York bewirkt worden und daraus entspringt die Verringerung der Unkosten im letzten Dienstjahre. Die Ausgaben für den neuen und vermehrten Dienst betragen indeß noch mehr als die jährlichen eingeführten Ersparungen.

Es freut mich, die Bestätigung geben zu können, daß gleichgroße Ersparnisse bei der Wiederverpachtung der Posten in den nord- und südwestlichen Staaten und Ländern erlangt wurden, seit der Dienst nach dem Schlusse des alten Contractjahres begonnen hat. Vergleicht man die jährlichen Unkosten der jetzigen Contracte in jenem Theile der Union mit denen, die am 30. Juni zu Ende gingen, so ergiebt sich eine Minderausgabe von $ 323,901 per Jahr oder eine Ersparniß von 33 Proc. Wie in Neu-Eng-

---

3) Vergl. 1. Heft v. J. 1847. S. 22 Note 24.

land und Neu-York, so ist auch hier die Ersparniß nicht durch Verkürzung des Dienstes, sondern durch die Herabsetzung der Contracte erzielt worden und trotz des Ausfalles, den die Posteinkünfte erlitten, hat das Departement doch, außer der Verwandlung der Wagenbeförderung in Reitposten, welche durch eine besondere Clausel des neuen Portogesetzes von 1845 verlangt wurde, durch die neuen Contracte die Menge und die Schnelligkeit der Posten nur vergrößert.

Die Posten gehen in einem Geschäftstage zwischen Neu-York City und Neu-Orleans; in 24 Stunden von Washington nach St. Louis und Nashville über Louisville; in 55 Stunden nach St. Louis über Springfield und Dayton. Tägliche Linien wurden eingerichtet: zwischen Montgomery, Alabama und Vicksburg über Jackson; von der Ausmündung der Georgia-Eisenbahn nach Memphis über Tuscumbia und Holly Springs; nach Nashville über Huntsville und dreiwöchentlich nach Knorville. Eine gleiche Zunahme der Schnelligkeit und der Vermehrung der Postgelegenheiten ist auch in andern Abtheilungen, je nach der Wichtigkeit der Routen, hergestellt worden, wie schon genugsam aus dem Anwachsen der Transportweite auf $1\frac{1}{2}$ Millionen Miles während eines Jahres hervorgeht.

Die Wirkungen der Acte von 1845 wurden für die Einkünfte des Departements erst durch eine Reduction der in den zwei Sectionen der Union in Contract gegebenen Transportkosten günstig. Die Einrichtung des Departements, welche den Mindestfordernden nöthigte, das Grundstück eines alten Contractors zu übernehmen, ward aufgehoben und es wurde angeordnet, die Contracte mit dem Mindestfordernden, ohne Rücksicht auf die Beförderungsmittel, aber nicht ohne das Nothwendige „für die gehörige Schnelligkeit, Beständigkeit und Sicherheit der Posten" abzuschließen. Diese Bestimmungen erweiterten für die Bewerber um den Dienst das Feld und erweckten eine Herabsetzung der Kosten. Wenn schon diese Maßregeln den Einkünften des Departements Nutzen brachten, so erlitt der Dienst aber oftmals gewaltige Nachtheile. Das Departement ist manchmal genöthigt gewesen, die Gebote der Contractoren von bewährtem Rufe, deren Energie und Thätigkeit eben so gut bekannt waren, als die Fähigkeit, den Dienst zu verrichten, abzuweisen und an ihrer Statt neue und unerfahrene Personen anzunehmen, denen der Dienst gänzlich unbekannt war und nur zweifelhafte Mittel besaßen, sobald zwischen ihren Geboten ein Unterschied von wenigen Dollars war. Die Bestimmung des Gesetzes führt eine Art von Bieten und Contrahiren ein, die seither dem Dienste unbekannt war; bei dieser Art verspricht der Bieter die Posten „zur gehörigen Schnelligkeit, Be-

ständigkeit und Sicherheit" zu übernehmen, behält sich aber das Recht vor, irgend eine Art von Beförderung einzuführen, wie sie seinem Interesse am meisten entspricht; sie nehmen auf diese Weise dem Departement das Recht, eine gewisse Beförderungsweise vorschreiben zu können, wie dies zeither immer der Fall war. Manchmal sah sich das Departement gezwungen, auf diese Form des Dienstes und vorzüglich bei denjenigen alten Contractoren, deren Grundstücke am Wege lagen, einzugehen, weil zwischen ihren und andern Geboten ein großer Unterschied statt hatte, dabei aber eine besondere Art der Beförderung beansprucht ward. Hieraus entsprangen häufige Fehler, die Contracte wurden nicht so ausgeführt als verlangt worden war, oder die Verbindungslinien wurden nach ihren Anträgen in Wirksamkeit gesetzt; waren sie nun im Gange, so war die Folge: Untüchtigkeit, in einigen dringenden Fällen Dienstunterstützung, Veränderungen und Ungewißheit in der Beförderungsart. Dies führte Versäumnisse und Unregelmäßigkeiten bei Ueberbringung der Posten herbei, veranlaßte in manchen Sectionen des Landes viele Klagen und verursachte dem Departement große Beschwerden und vermehrte Ausgaben, ehe neue Contracte erlangt werden konnten. Alle diese Uebelstände wurden bei den neuerlichen Verpachtungen recht lebhaft gefühlt, da die einzelnen Theile der Section zu weit von dem Sitze des Gouvernements entfernt sind; es war daher beim Zusenden der Einwilligungen an die Contractoren, bei Zurücksenden ihrer Antworten, beim Bescheidgeben über vorgekommene Fehler im neuen Dienste eine Verspätigung unvermeidlich.

Nichtsdestoweniger waren für das Departement die Beschwerden, die es bei der Ausführung der Bestimmungen des Gesetzes erfuhr, sowie die dadurch herbeigeführten Klagen nützlich und heilsam, da es nach allen Seiten hin Monopolgeist unterdrücken und die Ausgaben des Departements in bestimmten Grenzen erhalten konnte.

Die Abzüge, welche den Contractoren wegen Fehlern oder Regelwidrigkeiten bei Verrichtung des Postdienstes von ihren Fahrtlöhnen gekürzt wurden, betragen in dem am 30. Juni endenden Jahre $ 26,273. 54 c.

Der Dienst in Texas ist in einer nicht befriedigenden Weise verrichtet worden. Nach dem Erscheinen der Acte vom 29. Mai 1846 wurden in Texas Postrouten eingerichtet und der ehemalige General-Postmeister von Texas, Daniel J. Toler, zum Specialagenten des Departements ernannt; er wurde ferner beauftragt, nach besondern Instructionen die Routen in Wirksamkeit zu setzen, sowie die Oberaufsicht über den ganzen Dienst zu führen. Es

wurde mit Charles Morgan ein Contract wegen der Beförderung der Posten von Neu-Orleans nach Galveston, einmal in fünf Tagen durch Oceandampfboote, abgeschlossen. Zur Verrichtung dieses Dienstes wurden der Galveston und der Neu-York engagirt, leider aber ging der Neu-York bei einem Sturme schon im Golf verloren. Der Postagent Toler war am Bord und berichtete den Verlust seiner Dienstpapiere, die er für das Departement vorbereitet hatte. Das andere Schiff, der Galveston, ist, dem Vernehmen nach, vielfach mit dem Transport von Truppen und Verstärkungen nach Rio Grande in Anspruch genommen worden. Unregelmäßigkeit in der Ueberlieferung der Posten nach Galveston war die unausbleibliche Folge. Unabhängig hiervon bestand außerdem noch große Unordnung in andern Theilen von Texas und war gerechterweise die Ursache vieler Klagen. Sobald das Departement vom Stande der Sache unterrichtet war (das Bekanntwerden verzögerte sich durch noch unbekannte Ursachen), sendete es einen zweiten Agenten mit der speciellen Instruction zur Herstellung des Dienstes nach Texas; gleichzeitig wurde der Postmeister zu Neu-Orleans angewiesen, die Posten nach Galveston, gemäß der 17. und 18. Abtheilung der Acte von 1825, mit jeder vorkommenden Gelegenheit zu befördern. Die vorgekommenen Thatsachen schienen jedoch, wie man auch erwartete, keineswegs die Vernichtung eines so günstigen Contracts mit Herrn Morgan befürchten zu lassen, um Neu-York in kurzer Zeit wieder zu versorgen und die Regelmäßigkeit der Dienstverrichtung wiederherzustellen. Neuere Berichte der Beamten bestärken diesen Glauben, und der gesammte Dienst in Texas wird sehr bald so ausgeführt werden, wie derselbe durch die Congreßacte gebilligt wurde.

Am 30. Juni 1846 bestanden 14,601 Postanstalten[4]). 877 neue Aemter wurden im Laufe des Jahres gegründet und 459 eingezogen, woraus sich also ein Zuwachs von 418 Postanstalten ergiebt. Heute beträgt ihre Anzahl 14,793.

In diesem Jahre wurden 4958 Postmeister ernannt, von denen 2905 in Folge von Niederlegung oder Todesfällen zur Anstellung gelangten, 301 durch Ortswechsel der Postanstalten, 877 durch Begründung neuer Postanstalten, 871 wegen Entlassung, 4 durch das Erlöschen nicht erneuerter Vollmachten.

Nahe an ein Drittheil der Postanstalten sind seit dem Erscheinen der Acte vom 3. März 1845 freiwillig gekündigt worden, was größtentheils der angewachsenen Arbeit und der verminderten

---

4) Vergl. 1. Heft v. J. 1847. S. 22 Note 24.

Einnahme zuzuschreiben ist, die sie den Postmeistern darbrachte. Vor Einführung dieses Gesetzes bezogen die Postmeister bestimmte Procente von den Einkünften der Postanstalten als Entschädigung für ihre Dienstleistungen und für Bezahlung der in ihren Aemtern vorkommenden Ausgaben, wie Zins, Brennmaterial, Gehalt für die Beamten ꝛc. neben Portofreiheit. Letztere wurde von manchem Inhaber kleinerer Postanstalten höher angeschlagen als der Geldwerth wirklich betrug. Diese, den Postmeistern zur Bezahlung der Unkosten der Postanstalten gegebene Bewilligung war die beste, welche zur Unterstützung einer tüchtigen, zweckmäßigen Einrichtung in ihrer Verwaltung gemacht werden konnte. Die den Postmeistern durch die Acte von 1825 in der 14. Abtheilung gegebene Vollmacht (bei der Regulation des Briefporto's), war vorzüglich für die größern Aemter eine eben so reiche als freigebige Vergeltung ihrer geleisteten Dienste. Die Acte vom 3. März 1845 beraubte sie der Portofreiheit und gab ihnen die Rechte, welche die Acte von 1825 bestimmte, zurück. Die Herabsetzung der Portosätze vergrößerte ihre Amtsgeschäfte, in manchen Fällen um mehr als das Doppelte, gleichzeitig aber verringerten sich die Einkünfte eben so wie die Bezüge der Postmeister, es verminderte sich also die Arbeitsentschädigung, während die Geschäfte sich verdoppelten. Sie wurden dadurch nicht nur der Mittel beraubt, die vermehrten Assistenten, welche die wachsenden Geschäfte erforderten, zu besolden, sondern sie sahen sich außer Stande, der schon vorhandenen Anzahl den frühern Gehalt ferner auszahlen zu können, und daher kam es, daß im ersten Monate nach der Ausführung des neuen Gesetzes 477 Dienstniederlegungen bei dem Departement eingereicht wurden.

Die Erklärung, welche auf Grund des Bescheides des Attorney-General (Generalanwalts) in meinem Jahresberichte dem Congresse mitgetheilt wurde, setzte das Departement in den Stand, ihr Einkommen auf denselben Betrag zu erhöhen, den sie das vorhergehende Jahr bezogen hatten; dies bewirkte ein allmähliges Nachlassen der Amtsniederlegungen, die gewiß noch eingegangen sein würden, in der Weise, daß im Monat August nur 265 und im September 228 Resignationen zu zählen waren, woraus sich im 1. Quartale 970 Dienstniederlegungen ergeben. Diese Verordnung des Departements gestattete ihnen, nicht mehr als die frühere Anzahl Assistenten zu demselben Gehalte, den sie vor dem Erscheinen des Gesetzes bezogen, beizubehalten; diese Anzahl war nur so groß als die damaligen Geschäfte erforderten und gänzlich im Mißverhältnisse mit der Verrichtung der vermehrten Arbeiten. Man kann sich von dem reducirten Betrage der Dienstentschädigungen eine genaue Ueberzeugung verschaffen, wenn man die

Einkünfte einiger vorzüglichen Aemter während der letzten fünf Jahre vergleicht.

	1842	1843	1844	1845	1846
Neu-York	$ 344,771	$ 323,599	$ 323,450	$ 294,511	$ 191,691
Philadelphia	167,879	148,787	150,711	139,748	88,182
Baltimore	84,980	81,122	81,721	84,360	42,038

Und doch werden dem Departement keine Entschädigungen gewährt, obgleich bei den Postanstalten vermehrte Dienstgeschäfte auf eine unzweifelhafte Weise nachgewiesen werden können. Man kann sich ein Bild davon verschaffen, vergleicht man die Ladung aller unten angegebenen Posten, die in einer Woche des Monats Juni 1838 unter der Direction eines meiner Vorgänger abgesendet wurde, mit der Ladung nur der Posten, die auf Eisenbahn- und Dampfschiffrouten unter meiner Direction, in einer Woche des vergangenen Monats Mai, abgingen.

Ladung der Posten von Neu-York in einer Woche des Monats Juni 1838	19,221 Ll.
desgl. von Philadelphia in derselben Zeit . . .	20,849 "
desgl. von Baltimore " " " . . .	2,720 "
	42,790 Ll.

Ladung der Posten, welche vom Postamte zu Neu-York, in einer Woche, auf Eisenbahn- und Dampfschiffrouten versendet wurden	60,002 Ll.
desgl. von Philadelphia	48,287 "
desgl. von Baltimore circa	20,000 "
	128,289 Ll.

Hiernach unterliegt es keinem Zweifel, daß die Geschäfte der Postanstalten großartig zugenommen haben, — vielleicht in einem größern Verhältnisse, als die Bezahlungen der Postmeister, in Folge der durch das Gesetz von 1845 eingeführten niedrigen Portosätze, verringert wurden; demungeachtet sind die Postmeister mit ihren Einnahmen und den Expeditionsausgaben immer noch auf die Procente angewiesen, die die Acte von 1845 erlaubt, sie sind der Portofreiheit beraubt, daher außer Stande, Officialbriefe frei zu empfangen, wenn sie sich nicht den Beschwerden und Ausgaben aussetzen wollen, solche Briefe als Belege, mit einem an Eidesstatt gegebenen Zeugnisse begleitet, an den Auditor für Feststellung der Rechnungen zurückzuschicken. — Es ist von äußerster Wichtigkeit, daß die Postanstalten unter der Beaufsichtigung von aufrichtigen unparteiischen Männern stehen sollten, welche die Be-

fähigung haben, die Dienstpflichten mit Sorgfalt und Schnelligkeit zu verrichten, da die Posten in jede Gegend vertheilt und innig mit dem Interesse Aller verbunden sind. Zu erwarten ist aber nicht, daß solche Männer ihre Zeit und Mühe der Verrichtung dieser Pflichten ohne eine entsprechende Vergeltung opfern werden. Die Acte von 1845 unterließ für die vergrößerte Arbeit eine angemessene, höhere Entschädigung zu bestimmen und beraubte dadurch das Departement nicht nur vieler ihrer tüchtigsten Beamten, sondern hält auch jetzt noch solche Individuen, die ganz dazu geschaffen sind, von der Uebernahme dieser Aemter zurück.

Eine Verpflichtung, die ich gegen das Publikum habe, erfordert die Aufmerksamkeit auf die expresse Beförderung zu lenken, welche während der Geschäftszeit vormals von Neu-York aus abging und die auch wahrscheinlich wieder abgehen wird. Zu den Zeiten im Jahre nämlich, zu welchen durch den ausschließlichen Besitz frühzeitiger Handelsnachrichten viel Nutzen erzielt werden kann, fährt ein Privatexpresser durch denjenigen Theil der Postroute, der mit vieler Postverbindung versehen ist, zwischen Atalanta in Georgia und Mobile. Die zur Beförderung übergebenen Gegenstände werden von Neu-York aus durch die Post nach Atalanta oder Montgomery in Alabama versendet und durch Relais mit mehr als doppelter Bespannung für jede tägliche Fahrt, selbst wenn sie Tausende von Pfunden geladen hätte, sehr beschleunigt. Zu der Zeit, wo die Posten in Mobile ankommen, hat der Expresse, wenn er von Montgomery aus reist, der Post einen Vorsprung von 24 Stunden abgewonnen, geht er von Atalanta aus, gewinnt er 48 Stunden und fährt mit dem Postboote nach Neu-Orleans. Die oben genannten Gegenstände bestehen gewöhnlich in einer einfachen Zeitung, welche die Nachrichten der ausländischen Marktplätze enthält und durch englische Dampfschiffe nach Boston gebracht werden. Betrachtet man die durch den Expressen gewonnene Zeit, so ist nicht zu leugnen, daß sie noch viel mehr durch die Benutzung des Telegraphen zu Washington gewinnen würden, von welchem Platze aus diese Mittheilungen, ohne irgend eine Betheiligung der Posten, schnell durch ausländische Dampfer auch nach Neu-York überbracht werden können.

Das Departement hat mit allem Ernste daran gedacht, auf diesem Theile der Route, wo jetzt der Dienst mit Wagen verrichtet wird, einen Gouvernementsexpressen herzustellen. Dies erweist sich zur Unterdrückung der Privatexpressen als das einzige Mittel, da derselbe keine geschriebenen Sachen befördern darf, wegen welcher allein der Besitzer oder Führer des Beförderungsmittels den in der Acte vom 3. März 1845 bestimmten Geldstrafen unterworfen werden kann. Die Einkünfte des Departements werden durch die

expresse Beförderung nicht wesentlich berührt, denn würde auch das ganze Porto für die dabei jährlich beförderten Sachen bezahlt, so würde für eine solche Linie die Einnahme nicht die Kosten eines einzigen Tages decken. Allein ihre Einwirkungen auf den persönlichen Vortheil sind von zu großer Ungleichheit, indem der Spekulant dadurch ungebührlichen Vortheil über den ordentlichen Handelsmann erhält; der Aufkäufer wird in den Stand gesetzt, den Verkäufer auf offenem Markte zu betrügen, ihre Waare billiger als zum Werthe zu erlangen. Wenn das Recht, auf Postrouten eine Zeitung zu diesen Zwecken von den Posten abzunehmen, dem Bürger, wie es beantragt wurde, durch die Acte vom 3. März 1845 zugestanden wird, so muß man fragen, ob nicht das Gouvernement zu sehr anstoßen würde, wenn es Einrichtungen hervorriefe, durch welche ihre eigenen Bürger in ihren gesetzlichen Bestrebungen und Unternehmungen gestört würden. Steht dieses Recht dem Bürger nicht zu, dann sollte es bekannt gemacht und dessen Ausübung durch solche Auflagen von Geldstrafen unterdrückt werden, die zur vollkommenen Erreichung des Zieles geeignet sind.

Sollte eine solche Linie durch das Gouvernement ins Leben gerufen werden, so müßte dies nothwendig vor Ankunft der Handelsnachrichten, ähnlich der Einrichtung der Privaterpressen, geschehen, es müßte ihr ein ausschließliches Privilegium verliehen und ihre Benutzung nur Wenigen zugänglich gemacht werden, wenn nicht das Gewicht der Ladung den Wagen zerbrechen soll. Alsdann würden zwei Postlinien für eine und dieselbe Route bestehen, die eine mit äußerster Schnelligkeit zum Vortheile Weniger, die andere mit der gewöhnlichen Schnelligkeit für das große Publikum. Das Departement kann nicht sagen, was für ein Theil der den Posten übergebenen Sachen mit der größten Eile versendet und was denen, die ihren Weg mit gewöhnlicher Schnelligkeit zurücklegen, zugetheilt werden soll. Es kann die Portosätze nicht so einrichten, daß die mit größter Eile gehenden Sachen mehr bezahlen als die mit gewöhnlicher Schnelligkeit versendeten. Die Portosätze wurden durch die Acte vom 3. März 1845 gleichmäßig gemacht. Sollte nun auch eine solche Linie hergestellt werden, der Zweck könnte durch jene große Schnelligkeit doch nicht erreicht werden. Die Benutzung des Telegraphen unter Privat-Beaufsichtigung, würde es denjenigen, denen daran liegt, Nachrichten nach Neu-Orleans mitzutheilen, möglich machen, sie ein oder zwei Tage früher zu geben, als wenn die mit den ausländischen Posten angekommenen Briefe mit der größten Schnelligkeit, die nur hergestellt werden könnte, befördert würden. Bei einer solchen Einrichtung fände keine Zunahme des Porto's statt, da die erhöh-

ten Ausgaben von jährlich 50,000 Dollars aus dem Schatze zu bezahlen sein würden.

Hätte das Departement die Macht, eine solche Linie zu begründen, und hätte es dem ungestümen Verlangen darnach nachgegeben, so würden in Bezug auf andere wichtige Handelsplätze ähnliche Anforderungen gestellt werden, die gerechterweise nicht unberücksichtigt bleiben könnten; auf diese Weise würde aber das Departement in so schwere Ausgaben verwickelt, die bei dem jetzigen Stande ihrer Einkünfte nicht zu rechtfertigen wären.

Es ist die Pflicht des Departements, den Posten die größtmöglichste Beschleunigung zu geben; aber es wird dies nicht durch die Annahme einer solchen Schnelligkeit ausgeführt, die, wie Jedermann einsehen muß, nach dem jetzigen Stande des Gesetzes, nicht eher behauptet und nicht eher erfolgreich unternommen werden kann, bevor nicht das Departement die ausschließliche Aufsicht über den Telegraphen hat, bevor es nicht bevollmächtigt ist, das Porto zu erhöhen und viele derjenigen Gegenstände von den Posten auszuschließen, die jetzt ihre Ladung ausmachen.

Aehnliche Anforderungen zur Aufhebung einer erpressen Linie, die damals auf dem nämlichen Theile dieser wichtigen Route im Gange war, wurden während der letzten Sitzung des Congresses erhoben. Die Departementsagenten wurden mit Instructionen versehen, um dem Districtsanwalte die weitere Ausführung zu übertragen, aber aus den in diesem Berichte angegebenen Ursachen wurde gar keine gerichtliche Verfolgung eingeleitet. Die ganze Sache wurde damals den betreffenden Comittees des Congresses vorgelegt. Dies sind die Gründe, die mich von der Ausführung einer erpressen Beförderung auf dieser Linie abhielten, die von einem Theile der Bürger von Neu-Orleans so sehnsüchtig herbeigewünscht wurde.

Die Contractoren für die Beförderung der Posten durch Oceandampfboote zwischen Neu-York und Bremen sind im Baue des ersten Schiffes so äußerst schnell vorgeschritten, daß es nur wenigem Zweifel unterliegt, den Dienst mit Beginn des Frühlings anfangen zu können. Nach den Berichten der Agenten, denen die Inspection des Holzes, der Maschinen ꝛc. übertragen war, hat sich dieses Bauwerk in allen Stücken äußerst befriedigend erwiesen und verspricht, wegen der in der Bauart bewiesenen Umsicht und Geschicklichkeit, das hohe Ansehen unserer vaterländischen Handwerker zu vermehren.

Die Acte vom 3. März 1845, durch welche die Beförderung der Posten zwischen dem Inlande und fremden Ländern angeord-

net und in deren Folge der Contract mit Edward Mills und Genossen abgeschlossen wurde, schien die Begründung mehrer Linien als die eine ausgewählte in Betracht zu ziehen. Verschiedene Vorschläge wurden eingereicht und dem Congresse bei der letzten Session mitgetheilt. Unter einer Anzahl von Linien war eine von Charleston über Havanna nach Chagres mit Dampfbooten, und von Panama nach Oregon mit Segel- oder Dampfschiffen empfohlen, allein es wurde keine Verhandlung darüber aufgenommen. Die Clausel in der Acte vom 19. Juni 1846, die 25,000 Dollars für den Dienst zwischen Neu-York und Bremen anweist, bestimmt, daß „keine weitere Summe für andere Zwecke, als für „den Transport der Posten innerhalb der Vereinigten Staaten „verwendet werden soll." Dieser Beschluß ist nicht als eine Widerrufung der Acte vom 3. März 1845 betrachtet worden, sondern als ein angedeuteter Wunsch des Congresses, keine weitern Contracte wegen ausländischem Dienste jetzt abzuschließen. Deswegen wurden auch keine fernern Anstrengungen gemacht, um den Nebendienst zu vermehren, ungeachtet des dringenden Wunsches des Departements, unsere Niederlassungen an der Friedensküste mit einer directen Verbindung zu versorgen. Durch neuerliche Vorgänge in dieser entfernten Landschaft scheint die Wichtigkeit, wo nicht Nothwendigkeit dieser Linie größer geworden zu sein, als in der letzten Sitzung des Congresses angeführt wurde. Die Finanzen des Departements wollen jedoch ohne vorherige Genehmigung des Congresses ihre Herstellung nicht gestatten.

Der Telegraph zwischen hier und Baltimore ist bis zum 1. Decbr. regelmäßig in Wirksamkeit gewesen. Eine Uebersicht der Einnahme und der Ausgaben ist von der Zeit an, von welcher er unter die Aufsicht des Departements gestellt wurde, in der Beilage D mitgetheilt.

Mittelst der Ermächtigung, welche der Congreß in seiner letzten Session gab, wurde mit den Herren Vail und Rogers, den hauptsächlich damit beauftragten Beamten, ein Abkommen getroffen, nach welchem diese Linie bis zum nächsten 4. März für ihre Rechnung und ohne allen Anspruch an den Schatz hergestellt sein wird.

In meinem letzten Jahresberichte brachte ich die außerordentliche Erfindung des Prof. Morse zur Beförderung von Nachrichten zu Ihrer Kenntniß; ich bemerkte ihre Wichtigkeit in Handelsangelegenheiten für diejenigen, welche die Beaufsichtigung darüber führen, und den großen Nutzen für das Gouvernement selbst, vorzüglich in Kriegszeiten. Ich sprach damals die Meinung aus, es sei unstatthaft, daß ein für Gutes und Böses so mächtiges

Instrument nicht ohne Gefahr für die Bürger in den Händen von Personen verbleibe, die das Gesetz nicht beaufsichtigt. Die Erfahrung eines abermals zurückgelegten Jahres giebt der damals ausgesprochenen Ansicht noch mehr Bestätigung.

Es sind Telegraphenlinien von Neu-York nach Boston, Buffalo, Philadelphia und Washington City angelegt worden, andere werden südlich von dieser Stadt so wie von Buffalo westlich in Angriff genommen und in wenigen Jahren werden sie über alle vorzüglichen Städte der Union ausgebreitet sein. Es sind jetzt diejenigen, unter deren Controle sie stehen, im Stande, zwischen den verschiedenen Städten, wo solche Linien bestehen, augenblicklich, und nach den wichtigen Handelsplätzen in Süd und West mehrere Tage früher als die Posten Nachrichten zu überliefern. Die hieraus für das Gemeinwohl entspringenden Nachtheile oder die Vortheile, welche Einzelne durch den Besitz eines solchen Instruments, das nicht unter der Controle des Gesetzes, sondern von Privatgesellschaften oder bestätigten Compagnieen steht, zu erreichen vermögen, können nicht hoch genug angeschlagen werden [5]).

Ich erlaube mir noch ferner hinzuzufügen, daß das Departement, das durch die Constitution hervorgerufen und mit der ausschließlichen Macht zur Beförderung von Nachrichten bekleidet wurde, nothwendigerweise in wenigen Jahren in vielen ihrer beträchtlichsten Geschäfte entbehrlich werden müßte, wenn die Beaufsichtigung des Telegraphen den Privaten gestattet bleibt. Es ist die feste Ueberzeugung des Unterzeichneten: sowol das öffentliche Interesse als die Wohlfahrt der Bürger erfordern, daß das Gouvernement die ausschließliche Beaufsichtigung darüber erlange, möge dies nun durch Ankauf oder dadurch herbeigeführt werden, daß die Benutzung des Telegraphen gesetzlichen Beschränkungen unterworfen wird. Dieser Ansicht folgend, übergab ich dem Präsidenten der Privatgesellschaft eine Zuschrift, in welcher ich das Patentrecht anerkannte, und im Fall der Congreß zum Ankaufe geneigt sein sollte, so weit als thunlich die gehabten Kosten zusicherte. Eine Abschrift der Antwort bildet die Beilage E.

Die Gesellschaft ist bereit, dem Gouvernement ihr Recht zu übertragen, sie ist aber nicht geneigt, früher in Unterhandlung zu

---

5) Zwischen London, Liverpool und Manchester ist nunmehr auch die electro-magnetische Verbindung, wie sich in England von selbst versteht, zur Benutzung für Jedermann hergestellt und ohne daß dabei irgendwelche Einmischung der Regierung, welche, insofern sie auf Mittheilung der beförderten Depeschen hinausliefe, ohnehin mit der Verletzung des Briefgeheimnisses sehr viel Aehnlichkeit haben würde, stattfindet. In London ist das Bureau der Unternehmung in Seymour Street, Euston Square.

Anmerk. d. Red.

treten, als der Congreß die Vollmacht dazu gegeben hat. Ich ließ daher, nach den besten Quellen für Unterrichtung, Erkundigungen über die Herstellungskosten, die Unterhaltungskosten, die Einnahme und über die Brauchbarkeit solcher Linien zur Beförderung von Nachrichten einziehen. Ich habe Antworten empfangen, welche bestimmte und umständliche Auskunft über den angeregten Gegenstand geben und die unter den Schriften des Departements verbleiben, bis der Congreß deren Benutzung für nothwendig erachtet.

Mit wahrhafter Ehrerbietung,

Ihr gehorsamer Diener
C. Johnson.

An den Präsidenten der Vereinigten
Staaten.

A.

Uebersicht des Einkommens

des Postdepartements nach den verschiedenen Capiteln der Einnahme vom 3. Quartal 1836 bis mit Einschluß des 2. Quartals 1846.

Quartal.	Briefporto.	Für Zeitungen und Zeitschriften.	Geldstrafen.	Verschiedene Einnahmen.	Vierteljährliche Einnahmen.	Gesammteinnahme im Rechnungsjahre.
3. Quartal 1836	$ 820,961 82	$ 98,593 59	$766 66	$ 134,313 81	$ 1,054,635 88	
4. — 1836	854,506 75	104,203 54	—	142 50	958,852 79	
1. — 1837	998,014 95	114,355 80	15 00	593 63	1,112,979 38	
2. — 1837	1,001,350 65	108,560 71	35 00	364 39	1,110,310 75	$ 4,236,778 80
3. — 1837	920,060 42	108,255 31	5 00	255 93	1,028,576 66	
4. — 1837	899,959 83	108,800 42	110 00	782 13	1,009,652 38	
1. — 1838	1,008,269 94	123,858 46	50 00	1,538 12	1,133,716 52	
2. — 1838	947,835 05	117,823 54	50 00	1,079 31	1,066,787 90	4,238,733 46
3. — 1838	919,636 03	121,528 41	25 00	1,330 80	1,042,520 24	
4. — 1838	969,195 92	121,682 01	55 00	1,222 05	1,092,154 98	
1. — 1839	1,073,287 94	131,116 54	55 00	451 90	1,204,911 38	
2. — 1839	1,014,326 46	126,545 73	160 00	4,037 91	1,145,070 10	4,484,656 70
3. — 1839	989,694 75	127,192 78	35 00	1,907 22	1,118,829 75	
4. — 1839	977,318 46	127,209 99	50 00	486 07	1,105,064 52	
1. — 1840	1,058,034 89	138,724 38	52 50	550 15	1,197,361 92	
2. — 1840	978,727 97	142,102 46	122 50	1,312 80	1,122,265 73	4,543,521 92
3. — 1840	934,821 81	159,015 87	200 00	1,053 02	1,095,090 70	
4. — 1840	918,389 04	141,277 52	47 50	24,184 49	1,083,898 55	
1. — 1841	987,563 22	134,651 67	27 50	1,890 38	1,124,132 77	
2. — 1841	971,964 54	131,300 40	37 50	1,301 81	1,104,604 25	4,407,726 27

3. — 1841	951,583 06	138,097 05	82 50	1,532 50	1,091,295 11		
4. — 1841	960,926 88	141,011 94	140 00	3,349 32	1,105,427 84		
Durch specielle Bestimmung der Acte vom 9. September 1836 . . .	—	—	—	—	482,657 00		
1. Quartal 1842	1,048,243 40	151,810 54	300 50	547 78	1,200,902 22		
2. — 1842	992,562 16	141,305 72	197 50	15,159 10	1,149,224 48	5,029,506	65
3. — 1842	937,601 65	139,280 20	82 50	1,235 95	1,078,200 30		
4. — 1842	926,722 25	135,758 45	162 50	8,496 02	1,071,139 22		
1. — 1843	955,421 43	139,089 58	92 50	4,111 92	1,098,715 43		
2. — 1843	918,562 21	129,149 16	67 50	391 61	1,048,170 48	4,296,225	43
3. — 1843	879,871 56	129,272 70	50 00	1,195 09	1,010,389 35		
4. — 1843	900,248 04	130,809 51	47 50	4,732 73	1,035,837 78		
1. — 1844	974,757 82	145,331 44	20 00	2,684 34	1,122,793 60		
2. — 1844	921,284 11	144,330 18	17 50	2,635 31	1,068,267 10	4,237,287	83
3. — 1844	880,757 39	162,666 80	5 00	1,787 66	1,045,216 85		
4. — 1844	892,624 63	152,714 89	15 00	1,163 12	1,046,517 64		
1. — 1845	988,741 22	152,254 47	30 00	3,789 01	1,144,814 70		
2. — 1845	898,108 14	141,129 06	40 00	14,015 41	1,053,292 61	4,289,841	80
3. — 1845	691,726 10	125,793 81	30 00	10,760 23	828,310 14		
4. — 1845	674,691 86	131,120 41	47 50	12,468 12	818,327 89		
1. — 1846	748,724 09	145,561 55	92 20	2,415 79	896,793 63		
2. — 1846	766,555 69	159,666 72	65 00	17,480 28	943,767 69	3,487,199	35
Zuschuß, nach der speciellen Bestimmung der Acte vom 3. März 1845, Section 21, während des am 30. Juni endenden Jahres bezogen . . .	—	—	—	—	—	650,000	00

B.

Uebersicht der Ausgaben

des Postdepartements, nach den bestimmten Capiteln, vom 3. Quartal 1836 bis mit 2. Quartale 1846.

Quartal.	Dienstentschädigungen.	Schiff-, Dampfboot- und Landbriefe.	Beförderung.	Papier zum Einpacken.	Expeditionsaufwand.	Bekanntmachungen.	Briefbeutel.
3. Quartal 1836	$214,155 10	$7,000 94	$539,646 80	$5,934 93	$1,051 58	$8,706 69	$11,337 22
4. — 1836	212,694 04	8,953 75	485,294 99	5,145 47	1,051 55	12,565 12	11,399 03
1. — 1837	235,016 39	5,793 16	504,522 63	5,358 23	1,734 62	7,571 60	18,558 56
2. — 1837	236,087 06	6,430 81	552,321 28	6,011 08	1,837 87	15,892 24	16,456 02
3. — 1837	232,062 37	11,330 60	600,111 03	7,602 32	1,469 35	12,252 79	18,733 59
4. — 1837	221,384 08	9,177 57	711,687 73	6,714 46	1,434 83	18,690 67	13,059 40
1. — 1838	250,567 40	5,382 92	777,846 28	5,534 03	1,801 54	7,682 91	16,539 84
2. — 1838	239,126 24	9,621 27	870,929 33	3,136 97	1,787 56	5,985 64	12,814 00
3. — 1838	239,203 85	10,444 14	830,696 87	3,478 84	1,228 05	9,312 18	7,565 38
4. — 1838	237,466 22	12,785 92	786,128 97	9,106 83	1,190 62	10,586 64	13,903 16
1. — 1839	261,796 42	7,217 27	801,288 53	3,536 85	1,351 90	6,596 17	10,363 84
2. — 1839	249,489 79	11,513 97	756,498 02	3,713 68	1,204 14	8,844 97	14,100 90
3. — 1839	254,669 71	12,072 97	843,483 22	3,923 60	1,284 59	16,477 38	11,086 31
4. — 1839	246,397 17	11,228 12	773,372 43	4,105 61	1,664 74	9,296 91	6,954 20
1. — 1840	269,549 70	5,916 92	781,452 95	4,114 31	2,029 40	6,475 44	10,773 88
2. — 1840	258,831 32	6,182 92	814,734 01	4,625 06	1,478 10	6,566 55	15,706 42
3. — 1840	265,587 00	4,678 26	744,946 57	4,234 01	1,385 14	5,714 95	10,121 72
4. — 1840	244,970 02	3,406 05	730,207 27	4,074 95	1,208 12	5,515 47	10,190 91
1. — 1841	257,934 70	3,459 88	758,993 65	4,393 76	1,012 13	5,887 93	8,246 20
2. — 1841	252,887 50	7,800 59	800,666 42	4,118 74	1,339 43	10,165 30	7,848 23

3.	1841	254,242 62	7,941 25	682,479 67	4,686 91	1,914 56	10,917 41	2,209 82
4.	1841	249,213 78	5,943 74	1,885,725 00	4,363 70	1,785 98	9,671 89	7,565 92
1.	1842	277,361 56	3,712 49	805,410 49	4,036 29	1,533 93	9,533 23	5,443 78
2.	1842	260,717 19	4,359 52	818,580 90	4,679 54	1,318 96	6,351 20	3,695 33
3.	1842	253,929 47	2,828 97	724,244 70	3,601 55	1,486 71	5,302 09	2,891 34
4.	1842	244,014 23	2,663 16	788,166 27	4,127 99	1,051 69	9,244 64	2,792 86
1.	1843	255,309 76	2,823 29	728,302 75	3,387 12	988 99	11,206 48	2,754 82
2.	1843	241,756 11	3,078 76	741,798 75	3,994 93	981 33	6,323 66	5,902 31
3.	1843	237,771 02	2,784 04	711,123 92	3,294 94	720 84	5,438 49	2,906 54
4.	1843	236,914 25	2,367 55	743,535 49	3,891 20	728 99	10,143 63	1,637 23
1.	1844	261,539 38	3,062 39	745,470 12	3,669 23	785 31	7,851 04	4,785 36
2.	1844	252,005 55	3,379 20	712,817 25	4,734 59	857 48	6,264 29	6,051 38
3.	1844	259,647 84	3,317 62	677,002 24	3,236 54	684 73	5,554 80	3,359 03
4.	1844	251,096 05	2,568 41	744,883 70	4,124 88	617 62	9,353 24	4,497 18
1.	1845	268,395 38	3,912 70	711,087 92	3,803 89	1,007 00	18,838 81	4,091 03
2.	1845	253,972 79	2,427 60	765,656 62	4,531 09	891 37	6,635 97	4,009 51
3.	1845	258,550 37	3,328 44	589,092 71	2,471 15	528 84	8,715 40	4,360 26
4.	1845	250,975 08	3,539 98	685,097 26	3,336 17	836 07	8,315 89	4,835 94
1.	1846	272,688 12	4,300 03	659,648 70	4,968 90	682 87	21,368 70	5,004 31
2.	1846	259,866 17	6,019 41	663,615 99	5,021 50	491 78	12,248 98	4,403 03

B.

(Fortsetzung.)

Quartal.	Karten.	Schlösser, Schlüssel u. Stempel für die Posten.	Postberaubungen und andere Ereignisse.	Für Postsecretaire.	Verschiedene Bezahlungen.	Vierteljährliche Ausgaben.	Jährliche Ausgaben.
3. Quartal 1836	$ 9,971 67	$ 42 46	$ 5,716 94	$ 130,065 19	$ 27,072 74	$ 960,702 26	
4. — 1836	9,023 83	1,433 25	3,133 97	33,303 98	16,988 24	800,987 22	
1. — 1837	7,960 11	1,215 32	3,783 58	59,584 28	16,854 89	867,953 37	
2. — 1837	8,043 64	1,133 09	3,817 70	54,126 89	12,820 75	914,987 43	
							$ 3,544,630 28
3. — 1837	12,950 15	3,870 00	4,911 80	43,314 70	13,622 77	965,231 47	
4. — 1837	10,052 56	2,245 91	5,248 79	50,226 57	30,614 33	1,080,536 90	
1. — 1838	11,171 56	3,517 16	2,975 31	54,262 79	12,247 21	1,149,528 95	
2. — 1838	10,364 08	3,942 19	5,782 68	55,140 29	17,184 64	1,235,364 89	
							4,430,662 21
3. — 1838	9,413 63	1,861 91	4,751 53	44,004 66	15,659 67	1,177,620 71	
4. — 1838	7,910 63	2,710 58	3,110 47	54,110 57	13,496 20	1,152,506 81	
1. — 1839	10,624 21	1,663 92	7,353 97	56,993 29	12,287 36	1,181,073 73	
2. — 1839	6,814 27	3,039 23	5,986 47	53,824 31	10,305 31	1,125,335 06	
							4,636,536 31
3. — 1839	7,527 75	3,061 14	3,851 75	53,723 18	11,213 78	1,222,475 38	
4. — 1839	13,753 88	2,777 45	3,756 80	53,535 42	12,540 69	1,139,383 42	
1. — 1840	8,929 46	1,747 34	7,837 45	53,498 85	14,473 27	1,166,798 97	
2. — 1840	8,421 69	3,571 88	4,477 55	54,032 35	10,950 02	1,189,577 87	
							4,718,235 64
3. — 1840	6,044 92	1,517 75	8,813 85	52,279 30	10,709 87	1,116,033 34	
4. — 1840	10,980 48	1,716 32	5,836 65	52,003 20	17,805 21	1,087,914 65	
1. — 1841	10,184 35	1,174 99	6,051 17	54,640 49	17,415 10	1,129,394 39	
2. — 1841	3,902 25	626 97	4,336 25	53,394 66	13,098 93	1,166,185 27	
							4,499,527 65

3.	—	1841	1,264 41	1,169 93	5,311 45	53,562 61	11,577 27	1,037,277 91		
4.	—	1841	15,663 59	1,554 83	13,765 36	53,510 36	16,952 03	2,265,716 27		
1.	—	1842	7,143 88	1,103 90	6,293 72	55,015 16	13,351 16	1,189,939 50		
2.	—	1842	6,641 56	2,307 04	6,752 16	53,973 99	12,440 69	1,181,818 08		
										5,674,751 76
3.	—	1842	6,672 41	3,072 11	8,682 78	52,300 21	10,719 05	1,075,731 39		
4.	—	1842	6,449 57	8,056 98	6,367 26	50,601 42	12,928 62	1,136,464 69		
1.	—	1843	9,644 06	1,171 12	8,699 35	50,735 11	10,691 06	1,085,713 91		
2.	—	1843	2,906 80	2,165 25	6,947 00	50,524 44	10,464 38	1,076,843 72		
										4,374,753 71
3.	—	1843	3,909 69	589 12	6,585 72	44,193 52	14,172 15	1,033,489 99		
4.	—	1843	7,933 26	2,216 62	7,033 58	48,378 75	20,762 13	1,085,542 68		
1.	—	1844	7,433 75	929 70	8,381 20	53,582 50	13,240 30	1,110,530 28		
2.	—	1844	7,463 35	1,812 12	9,013 61	50,998 93	11,552 00	1,066,949 75		
										4,296,512 70
3.	—	1844	7,244 37	184 75	6,527 33	48,674 49	11,984 21	1,027,417 95		
4.	—	1844	4,052 95	2,039 50	13,947 78	49,043 12	11,004 38	1,097,228 81		
1.	—	1845	4,652 92	464 24	6,270 98	52,490 01	13,567 44	1,088,582 32		
2.	—	1845	5,809 18	622 11	2,651 86	48,290 04	12,004 77	1,107,502 91		
										4,320,731 99
3.	—	1845	13,809 38	291 07	2,538 76	50,906 01	15,537 43	950,129 82		
4.	—	1845	3,946 70	842 79	2,346 13	49,114 16	12,337 06	1,025,523 23		
1.	—	1846	5,300 78	905 17	2,021 15	56,326 80	11,796 41	1,045,011 94		
2.	—	1846	5,938 05	35	3,604 72	68,110 94	26,051 00	1,055,372 22		
										4,076,037 21
Für besondere Gegenstände, als:										
für den electro-magnetischen Telegraphen			—	—	—	—	—	1,871 23		
„ Postberichte u. Regulative			—	—	—	—	—	160 33		
„ Officialbriefe . . .			—	—	—	—	—	6,228 45		
										8,260 01

C. No. 1.

Uebersicht des Postdienstes

für das am 30. Juni 1846 endende Jahr, dargestellt nach den am Schlusse des Jahres bestehenden Einrichtungen a).

Staaten.	Länge der Routen.	Jährliche Beförderung und Unkosten.						Jährl. Gesammtbetrag der Beförderung.	Jährl. Gesammtbetrag der Unkosten.
		Durch nicht namhaft gemachte Art.		In Wagen.		Durch Eisenbahnen und Dampfboote.			
	Miles.	Miles.		Miles.		Miles.		Miles.	
Maine	3,955	784,728	$ 25,523	258,870	$ 8,535	70,824	$ 6,733	1,114,422	$ 40,791
New-Hampshire	2,384	242,684	6,479	400,264	12,501	62,400	6,429	705,348	25,409
Vermont	2,520	280,696	8,984	444,928	17,039	b) 2,100	700	727,724	26,723
Massachusetts	3,618	376,980	13,234	811,626	29,572	722,204	63,092	1,910,810	105,898
Rhode Island	385	53,250	2,406	74,880	1,846	30,264	4,850	158,394	9,102
Connecticut	1,788	363,896	16,184	156,936	7,719	211,176	19,960	732,008	43,863
New-York	13,304	1,812,529	65,605	1,678,318	64,294	1,453,652	108,019	4,944,499	237,918
New-Jersey	2,021	106,097	3,961	404,456	17,088	223,288	37,801	733,841	58,850
Pennsylvania	10,276	902,060	35,305	1,603,056	76,642	359,216	43,357	2,864,332	155,304
Delaware	605	66,040	2,620	84,874	5,267	c)	—	150,914	7,887
Maryland	2,351	228,956	11,111	302,276	26,823	391,768	95,745	923,000	133,679
Virginia	10,021	1,048,260	42,439	857,177	74,055	515,112	77,092	2,420,549	193,586
Nord-Carolina	7,323	582,524	25,157	666,952	60,200	337,272	87,200	1,586,748	172,557
Süd-Carolina	4,605	366,548	20,849	421,220	46,911	229,320	50,199	1,017,088	117,959
Georgia	5,782	475,566	26,919	422,336	58,542	330,720	64,701	1,228,622	150,162
Florida	2,937	86,216	7,684	173,861	22,458	87,984	14,767	348,061	44,909
Ohio	11,337	911,599	32,569	1,569,469	113,589	617,344	20,796	3,098,412	166,954
Michigan	4,073	334,384	13,869	300,456	16,067	195,312	18,352	830,152	48,288
Indiana	6,855	617,906	25,648	594,670	43,227	d)	—	1,212,576	68,875
Illinois	8,473	563,262	25,809	1,285,496	95,248	35,776	4,234	1,884,534	125,291
Wisconsin	2,881	210,792	10,743	91,312	4,948	—	—	302,104	15,691

Jowa	1,409	110,344	4,762	64,064	3,896	—	—	174,408	8,658
Missouri	7,909	576,072	26,425	427,400	34,658	473,616	e) 7,176	1,477,088	68,259
Kentucky	7,613	570,448	24,793	655,724	69,160	1,056,016	f) 31,897	2,282,188	125,850
Tennessee	6,906	622,076	22,280	704,292	68,880	—	—	1,326,368	91,160
Alabama	6,723	607,684	38,607	650,936	110,105	197,704	g) 78,700	1,456,324	227,412
Mississippi	4,361	484,328	34,935	318,240	54,874	28,704	5,300	831,272	95,109
Arkansas	4,458	438,412	27,872	105,456	18,392	46,800	10,000	590,668	56,264
Louisiana	2,806	225,216	27,146	7,488	2,054	103,256	13,470	365,960	42,670
	149,679	14,079,553	629,918	15,537,033	1,164,590	7,781,828	870,570	37,398,414	2,665,078
Hierzu Texas	3,186								
b) Unkosten für Postagenturen wegen der Eisenbahn- und Dampfbootposten, die unter dem Capitel für Beförderung zu verrechnen sind	—	—	—	—	—	—	—	—	42,406
Dienst vom 16. Febr. 1846	—	—	—	—	—	—	—	—	9,189
	152,865								2,716,673

a) Der ganze Dienst und die Unkosten der Route sind unter dem Staate aufgeführt, dem dieselbe zugezählt wird (obschon sie sich in andere Staaten erstreckt), anstatt unter die Staaten, je nach ihrem Antheile, vertheilt zu sein.

b) Die Dampfbootroute auf dem See Champlain ist unter einer New-Yorker Nummer, mit Ausnahme eines gelegentlichen Dienstes zwischen Burlington und St. Johns.

c) Die Baltimore-, Wilmington- und Philadelphia-Eisenbahn ist unter einer Nummer Marylands.

d) Die Beförderung auf der Madison-Eisenbahn wird mittelst eines Contractes für Wagendienst verrichtet.

e) Dies umfaßt den Dampfbootdienst von St. Louis nach Neu-Orleans.

f) = = = = = = Louisville nach Cincinnati und Neu-Orleans,

g) = = die Route von Mobile nach Neu-Orleans.

h) Die andern auf Beförderung bezüglichen Ausgaben, wie ausgezahlte Beträge für Schiff-Dampfboot- und Landbriefe, für Schlösser ꝛc. sind in dieser Uebersicht nicht aufgenommen, da sie Gegenstände besonderer Einrichtung und Rechnung sind.

S. R. Hobbie,
1. Assistent des General-Postmeisters.

C. Nr. 2.

Eisenbahndienst am 1. November 1846.

Staaten.	Nr. der Route.	Eisenbahnen.	Entfernung.	Meilenbetrag in jedem Staate.	Wie vielmal in der Woche.	Jährliche Kosten.	Jährliche Kosten in jedem Staate.	Bemerkungen.
			Miles.	Miles.		$	$	
Maine . . .	61a	Von Bangor nach Upper Stillwater	9		6	15 00		
	92	= Portland nach Portsmouth, New-Hampshire	52½	61½	12	6,718 00	6,733 00	Nicht ausgeführter Contract.
New-Hampshire Vermont .	201	= Concord nach Lowell, Mass	50	50	12	6,429 00	6,429 00	
Massachusetts	401	= Boston nach Portsmouth, New-Hampshire	54¾	.	13	9,292 00	. . .	Nicht ausgeführter Contract.
		Zweigbahn nach Marblehead	4		6			
	402	Von Boston nach Süd-Berwick, Maine, mit 3 Miles Zweigbahn von Dover nach Great Falls	77½		12	6,921 00		
	404	Von Boston nach Lowell	26		18	3,600 00		
		Zweigbahn nach Woburn	3		6			
	406	Von Boston nach Fitchburgh	50¾		6	1,994 00		
	407	= Boston nach Worcester	45	.	13	6,429 00	. . .	Gebot des Departements.
	410	= Boston n. Providence, Rhode Island . . .	43		18	7,006 00		
	412 & 13	= Boston nach Plymouth	45		6	2,000 00	. . .	Unter Wagencontract.
	461	= Taunton n. Mansfield	12		13	1,114 00		
	462	= Taunton nach New-Bedford . . .	21		13	1,950 00		

	464a	= Myricks-Station nach Fall River . . .	11½		12	637 00		
	476	= Worcester nach Albany, New-York . . .	157		12	20,186 00	. . .	Contract nicht vollzogen.
	503 & 4	= Springfield n. Northampton . . .	20	570½	6	1,282 00	62,411 00	Unter Wagencontract. Vom 2. Novbr. 1846 unter Eisenbahncontract und bis Greenfield ausgedehnt. Ganze Entfernung 38 Miles, Kosten $ 3,257.
Rhode Island	602	= Providence n. Stonington, Connecticut .	48½	48½	6	4,850 00	4,850 00	
Connecticut .	672	= Norwich n. Worcester, Massachusetts . .	59	.	12	7,586 00	. . .	Gebot des Departements.
	685	= New-Haven n. Springfield, Massachusetts	62	121	12	7,971 00	15,557 00	Desgl.
New-York .	806pt.	= New-York n. Greenport	93		6	7,972 00		
	812pt.	= New-York nach White-Plains	27½		6	558 00		
	815pt.	= Piermont nach South-Middletown . .	53	.	6	2,229 00	. . .	Pro rata für diesen Theil der Route. Departementsgebot.
	921	= Albany n. Schenectady	16	.	14	1,900 00		
	934	= Troy n. Schenectady	20½		7	490 00		
	938	= Troy nach Saratoga Springs . . .	32		6	490 00		
	964	= Schenectady n. Utica	78	.	14	11,700 00	. . .	Departementsgebot. Im Winter einmal täglich.
	967	= Schenectady n. Saratoga-Springs . .	22		6	943 00		
	1023	= Utica nach Syracuse	53	.	14	7,950 00	. . .	Desgl.
	1070	= Syracuse nach Auburn	26	.	14	3,900 00	. . .	Desgl.
	1078	= Junction nach Skaneateles	5½		7	260 00		
	1087	= Auburn nach Rochester	78	.	14	11,700 00	. . .	Einmal täglich im Winter.

ビルトインオーブン

機種名	写真	品番	定格消費電力	庫内容量	外形寸法	本体質量	発売年月	備考
ビルトイン		BO-B6S-W型	1.5kW	35L	幅595×奥行560×高さ455mm	約38kg	2021年4月	受注生産
		BO-B6S-S型	1.5kW	35L	幅595×奥行560×高さ455mm	約38kg	2021年4月	受注生産
		BO-B8S-W型	1.8kW	45L	幅595×奥行560×高さ455mm	約42kg	2021年4月	受注生産
		BO-B8S-S型	1.8kW	45L	幅595×奥行560×高さ455mm	約42kg	2021年4月	受注生産
		BO-B9S-W型	2.0kW	50L	幅595×奥行560×高さ455mm	約45kg	2021年4月	受注生産
		BO-B9S-S型	2.0kW	50L	幅595×奥行560×高さ455mm	約45kg	2021年4月	受注生産

Pennsylvania	1401	= Philadelphia u. Lancaster	70		14	12,200 00		
	1401a	= Lancaster u. Columbia	12		14	1,504 00		
	1406	= Philadelphia u. Pottsville	98		6	10,500 00		
	1471	= Lancaster u. Harrisburg	36		14	6,300 00		
	1489	= Harrisburg u. Chambersburg	52		14	9,100 00		
	1507	= Chambersburg u. Hagerstown, Maryland	20		6	1,000 00		
	1579	= Williamsport u. Halfton	25		6	1,286 00		
	1612	= Summit u. Johnston	19	332	3	200 00	42,090 00	Während des Winters Pferdedienst. Ganze Entfernung 26 Miles, 19 Miles wird das ganze Jahr hindurch für Eisenbahndienst angenommen.
Maryland	1901	= Baltimore u. Philadelphia, Pennsylvania	97		13	30,600 00		
	1902	= Baltimore u. Washington, District von Columbia	40		17½	12,720 00		
	1903	= Baltimore u. Cumberland	179		7	43,225 00		
		Zweigbahn nach Frederik	3					
	1905	Von Baltimore u. Columbia, Pennsylvania	72		6	7,000 00		incl. Susquehannahbridge, 1 Mile.
	1927	= Annapolis u. Junction	20	411	6	2,200 00	95,745 00	
Ohio	2139pt.	= Tiffin u. Sandusky	37		3	540 00		Die Contractoren verrichten den Dienst 6mal wöchentlich. Unter Wagencontract.
	2181	= Monroeville u. Sandusky	16		7	400 00		
	2286	= Xenia u. Cincinnati	65		7	6,526 00	–	
	2291	= Mansfield u. Monroeville	39	157	6	1,454 00	8,920 00	Nicht ausgeführter Contract.

C. Nr. 2. (Fortsetzung.)

Eisenbahndienst.

Staaten.	Nr. der Route.	Eisenbahnen.	Entfernung.	Meilenbetrag in jedem Staate.	Wie vielmal in der Woche.	Jährliche Kosten.	Jährliche Kosten in jedem Staate.	Bemerkungen.
			Miles.	Miles.		$	$	
Virginia . .	2420	Von Junction u. Gordonsville	50		7	4,500 00		
	2422	= Aquia-Creek u. Richmond	76	.	7	19,500 00	. . .	Nicht ausgeführter Contract.
	2424	= Richmond u. Petersburg	24½	.	7	5,818 50	. . .	Desgl.
	2436	= Petersburg u. City-Point	12		7	500 00		
	2439	= Petersburg u. Weldon, N.-Carolina . .	64	.	7	15,200 00	. . .	Desgl.
	2442	= Hicksford nach Gaston, N.-Carolina . .	20	.	7	2,000 00	. . .	Desgl.
	2453	= Norfolk nach Boykins Depot	57	.	3	1,222 00	. . .	Desgl.
	2510	= Winchester u. Harpers Ferry	32	33½	6	3,200 00	51,940 50	
Nord-Carolina	2801	= Raleigh u. Gaston .	87		7	8,700 00		
	2822	= Weldon u. Wilmington	160	247	7	37,500 00	46,200 00	Desgl.
Süd-Carolina	3104	= Columbia u. Branchville	68		7	8,187 50		
	3125	= Charleston u. Augusta, Georgia . . .	139	207	7	33,012 50	41,200 00	

Georgia . .	3251	=	Augusta u. Atlanta, mit Zweigbahn nach Warrenton . .	172		7	35,521 00		
	3256	=	Savannah u. Macon	192		6	20,580 00		
	3283	=	Macon u. Griffin .	58		7	5,000 00		
	3291	=	Atlanta u. Dothcologa	78¼		6	6,857 00		
	3298	=	Union-Point u. Athens	41	541¼	6	3,600 00	71,558 00	
Michigan . .	3702	=	Detroit u. Kalamazoo	147	.	6	9,302 00	. . .	Contract nicht vollzogen.
	3704	=	Detroit u. Pontiac	25		6	1,072 00		
	3712	=	Monroe u. Hillsdale.	68	.	6	3,000 00	. . .	Desgl.
	3715	=	Toledo, Ohio u. Adrian, Michigan . . .	33	273	6	1,650 00	15,024 00	Desgl. am 23. Novbr. 1846 hörte der Dienst auf Verordnung auf.
Indiana . .	3902pt.	=	Madison u. Edinburg	56	56	6	2,400 00	2,400 00	
Kentucky . .	5012	=	Frankfort u. Lexington	28	28	7	1,800 00	1,800 00	Contract unausgeführt.
Alabama . .	5513	=	Decatur u. Tuscumbia	43		6	1,843 00		
	5580	=	Montgomery u. Chehaw	45	88	7	8,000 00	9,843 00	
Mississippi . .	5704	=	Jackson u. Vicksburg	46	46	6	3,943 00	3,943 00	Desgl.
					4,402½			587,769 50	

S. R. Hobbie,
1. Assistent des General-Postmeisters.

Dampfbootdienst am 1. November 1846.

Staaten.	Nr. der Route.	Dampfbootrouten.	Entfernung.	Meilenbetrag in jedem Staate.	Wie vielmal in der Woche.	Jährl. Kosten.	Jährl. Kosten in jedem Staate.	Bemerkungen.
			Miles.	Miles.		$	$	
Massachusetts	454	Von New-Bedford nach Edgartown	43	.	8monatl. 4 4 = = 3	450	. . .	Den Contractoren sind $ 100. Zuschuß bewilligt, wenn die Aemter Holmes-Hole und Edgartown jährlich $ 580. einbringen.
	457	= New-Bedford u. Nantucket	65	108	6	2,438	2,888	Vom 25. Nov. bis 25. März Dienst des Packetbootes von Wood's Hole.
New-York	801	= New-York n. Stonington	125		6	9,000		
	802	= New-York n. Norwich	142	.	6	4,239	. . .	Departementsgebot.
	803	= N.-York n. New-Haven	80	.	6	6,000	. . .	Desgl.
	806pt.	= Greenport n. Norwich	35	.	6	1,750	. . .	Desgl.
	808	= New-York nach Tompkinsville	8		6	150		
	809	= New-York nach Troy	150	.	14	13,750	. . .	Wenn die Dampfboote so oft gehen, täglich dreimal.
	814	= N.-York n. Nord-Shore	8		6	125		
	815pt.	= New-York n. Piermont	24	.	6	1,071	. . .	Departementsgebot für diesen Theil der Route pro rata.
	947	= White-Hall n. St. Johns	150	.	6	1,500	. . .	Departementsgebot.
	109	= Salubria n. Geneva	39		6	1,463		
	1193	= Lewiston n. Ogdensburg	300	.	6	1,500	. . .	Desgl.
	1249	= Greenport n. Sag-Habor	12	1,073	6	250	40,798	

New-Jersey .	1305pt.	= New-York n. Middletown-Point . . .	28	128	6	214	214	Im Winter wöchentlich dreimal.
Ohio . . .	2056	= Buffalo n. Detroit .	385		7	12,000		
		u. von Buffalo n. Toledo	325		7			
	2233	= Cincinnati n. Maysville	64	774	6	1,310	13,310	Während der Einstellung der Schifffahrt Pferdedienst — 2 Monate Probe.
Virginia .	2401	= Washington n. Aquiacreek	54	.	7	12,752	. . .	Contract in Folge eines besondern Congreßbeschlusses.
	2432	= Richmond nach Norfolk	150	.	6	2,400	. . .	Kann im Winter auf 3 Fahrten reducirt werden.
	2450	= Norfolk nach Hampton	21	.	6	1,000		
	2451	= Norfolk nach Baltimore	200		7	8,000	. . .	Mit der Berechtigung, im Winter die Fahrten und Kosten zu reduciren.
	2452	= Norfolk n. Cherrystone	50	475	2	1,000	25,152	
Nord-Carolina	2822pt.	= Wilmington nach Charleston	170	.	7	37,500	. . .	Kein Contract.
	2856	= Franklin-Depot nach Plymouth . . .	103	273	3	3,500	41,000	
Süd-Carolina	3126	= Charleston n. Savannah	100	100	7	9,000	9,000	
Florida . .	3517	= Chattahoochie nach Apalachicola . . .	150	.	2	5,500	. . .	4 Monate lang wöchentlich einmal.
	3528	= Savannah n. Pilatka	345		1	5,500		
	3531	= Pilatka nach Enterprise	125		1	1,500		
	3536	= Cafonville n. Cedar Keys	67	687	1	1,131	13,631	
Michigan .	3783	= St. Josephs n. Chicago	60	60	6	2,600	2,600	
Missouri . .	—	= St. Louis n. New-Orleans	1,250	.	3	6,240	. . .	Dieser Dienst wird durch die Agenten benutzt.
	—	= St. Louis nach Keokuck	206	1,456	4	* 936	7,176	Desgl.
Kentucky . .	5001	= Louisville n. New-Orleans	1,448	.	6	*23,920	. . .	
	5027	= Carollton n. Frankfort	67	.	3	1,200		

番号 No.	名称 Name	寸法 Dimensions (mm)			質量 Mass (kg)	数量 Quantity	備考 Remarks
		長さ L	幅 W	厚さ T			
101	基板 Base plate	120	80	2	0.45	1	
102	支柱 Support post	60	10	10	0.11	4	
103	上板 Top plate	120	80	1.5	0.34	1	
104	ねじ M3×8 Screw M3×8	—	—	—	0.01	8	
105	ナット M3 Nut M3	—	—	—	0.01	8	

1. 寸法の単位はミリメートルとする。
2. 表面処理は黒色アルマイトとする。
3. 角の面取りは C0.5 とする。
4. 組立順序は番号順とする。
5. 支柱は基板に対して直角に取り付ける。
6. 上板の取付穴位置は図示による。
7. 締付トルクは 0.5 N·m とする。
8. 本図に示す寸法は仕上がり寸法とする。
9. 材料は JIS 規格品を使用する。
10. 検査は全数検査とする。
11. 不良品は速やかに隔離する。
12. 図面の無断複製を禁ずる。
13. 改訂は版数を繰り上げる。
14. 旧版は廃棄する。
15. 疑義は設計者に照会する。
16. 本図は参考図である。
17. 寸法公差は ±0.1 とする。
18. 角度公差は ±1° とする。
19. 表面粗さは Ra 3.2 とする。
20. 溶接は行わない。
21. 塗装は行わない。
22. 梱包は緩衝材を用いる。
23. 納入時に員数を確認する。
24. 欠品は直ちに報告する。
25. 本図の最終版とする。

D.

Einnahmen und Ausgaben bei dem electro-magnetiſchen Telegraphen zwiſchen Waſhington und Baltimore, vom 1. April 1845 bis 30. December 1846.

Quartale.	Einnahme vom Telegraphen.	Koſten für den Telegraphen und Gehalte für die Beamten.
2. Quartal 1845	$ 193 56	$ 1,859 05
3. — 1845	219 55	1,425 12
4. — 1845	312 04	2,102 42
1. — 1846	422 12	1,681 31
2. — 1846	743 02	341 75
3. — 1846	421 76	1,906 73
Summe der Einnahmen	2,312 38	9,316 38
Nachgezahlte Gehalte pro 31. März 1845		590 28
Summe der Ausgaben		$ 9,906 66

In den oben angegebenen Ausgaben ſind die Gehalte für die Telegraphenbeamten eingeſchloſſen; als:

für 1 Oberaufſeher,	6 Quartale,	jährl.	$ 2,000	=	$ 3,000
= 1 Aufſeheraſſiſtent,	6 —	—	1,400	=	2,100
= 1 — —	6 —	—	1,000	=	1,500
= 2 Drahtinſpectoren,	6 —	jeder —	300	=	900
Gehalte für 1½ Jahr					$ 7,500

E.

New-York, 4. Novbr. 1846.

Sir: Auf Ihre gefällige Zuſchrift an Herrn Kendall haben wir in Bezug auf den Ankauf von Morſe's electro-magnetiſchen Telegraphen für die Vereinigten Staaten Berathung gehalten.

Nach reiflicher Ueberlegung und in Betracht der Ungeneigtheit des Congreſſes über den fraglichen Gegenſtand in ſeiner letzten Sitzung zu verhandeln, erachten wir für jetzt einen Vorſchlag für ungeeignet. Wenn der Congreß in der nächſten Sitzung ſich bewogen finden ſollte, Sie oder eine Commiſſion zur Verhandlung

mit uns zu bevollmächtigen und Bestimmung trifft, daß annehmbare Bedingungen zu einem ernstlichen Erfolge führen, so sind wir bereit, sogleich in Unterhandlung zu treten.

Mit größter Hochachtung, Ihre gehorsamen Diener

Amos Kendall,
Agent für die Herren Morse, Vail u. Gale.

Hrn. Cave Johnson,
General-Postmeister.

Francis O. Smith,
in eigner Vollmacht.

---

2. Zusammenstellung der Verfügungen, welche im Königreiche Preußen von den Postannahme-Expeditionen zu beachten sind.

Von Ritter, Postsecretair in Düsseldorf.

(Fortsetzung des im September-Hefte begonnenen Aufsatzes.)

§. 46. Die mit Geld, Juwelen, überhaupt mit Werth beschwerten Briefe, desgleichen die, welche unter Recommandation abgesandt werden, sowie Geldfässer, Packete und Beutel, Werthstücke sind im Beisein des Absenders zu wiegen, und ist das ermittelte Gewicht auf dem Briefe oder der Adresse und in dem zu ertheilenden Scheine zu vermerken [1]).

§. 47. Jeder Vermerk auf einem Geldbriefe in Bezug auf seinen Inhalt, ist bei der Annahme auf eine in die Augen fallende Weise mit rother Dinte zu unterstreichen [2]).

§. 48. Die Notirung des Gewichts auf Briefen oder Adressen soll nicht mit Röthel, sondern mit rother oder schwarzer Dinte bewirkt werden [3]).

§. 49. In den Geldeinlieferungs-Scheinen ist die vollständige Adresse, Titulatur, Vor- und Zuname, und zur Verhinderung späterer Einschaltungen der declarirte Betrag dicht hinter der von oben herablaufenden Linie einzutragen [4]). In den Einlieferungs-Scheinen über recommandirte Briefe ist außer dem Datum auch die Stunde der Einlieferung durch die Bemerkung:

zur Post um —

anzugeben.

Die Schlußzeit zur Annahme für recommandirte Briefe ist auf eine halbe Stunde früher, als für gewöhnliche Briefe festgesetzt [5]).

---

1) Post-Ordnung, Abschnitt 3. §. 13.
2) Gen.-Circ. Nr. 11. v. 9. Septbr. 1835. §. 14.
3) Gen.-Circ. v. 7. Juli 1840. §. 5.
4) Gen.-Circ. v. 11. Januar 1841. §. 9.
5) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 14. Febr. 1847. (Amtsbl. Nr. 7. 1847. Nr. 34.)

§. 50. Ueber die zur Post gelieferten, portofrei zu befördernden Gelder und geldwerthen Papiere dürfen keine Quittungs-Bücher geführt werden, sondern sind Gratis-Einlieferungs-Scheine zu ertheilen; es ist indeß gestattet, daß die sämmtlichen, von einer Behörde an einem Posttage eingelieferten Gelder in einem Gratis-Scheine aufgeführt werden.

In diesem Falle müssen aber die Geldbeträge in diesem posttäglichen Einlieferungs-Scheine summirt, und die Hauptsumme in Buchstaben wiederholt werden.

Ueber diejenigen Geldsendungen, für welche ein specieller Geldschein verlangt wird, muß solcher unweigerlich ausgestellt werden[6]).

§. 51. Ueber portofreie Geldsendungen der königl. Gerichte unter und bis 1 Thlr. sollen in der Art unentgeldliche Empfangs-Bescheinigungen ertheilt werden, daß die Gerichte diese Bescheinigungen selbst anfertigen und den Postanstalten bei der Auslieferung der Sendung zur Unterschrift und Beidruckung des Poststempels (Tagesstempel) vorlegen lassen[7]).

§. 52. Die Postanstalten sind verpflichtet, Einlieferungs-Scheine zu ertheilen:

a. über Geld, Papiergeld, courshabende Papiere, wenn der Betrag 1 Thlr. übersteigt, Werthstücke und recommandirte Briefe;
b. über gewöhnliche Packete. Ueber diese jedoch nur auf Verlangen des Absenders, welches auf der Adresse durch die Bemerkung „gegen Schein" ausgedrückt sein muß.

Für jeden Einlieferungs-Schein, welcher über die ad a. genannten Sendungen ertheilt wird, muß der Absender 2 Sgr., und für die ad b. 1 Sgr. entrichten[8]).

§. 53. Es hängt nicht vom Absender ab, ob derselbe in denjenigen Fällen, wo nach Vorschrift des cit. §. 54. ein Einlieferungs-Schein ertheilt werden muß, diesen Schein nehmen will oder nicht[9]).

§. 54. Es wird zwar nachgegeben, daß das Scheingeld auf besonderes, auf der Adresse auszudrückendes Verlangen des Absenders vom inländischen Empfänger, durch Anrechnung, ohne Procura und Porto, eingezogen werden kann; da aber das Gesetz dem Absender diese Verpflichtung auflegt, so bleibt Ersterer dafür verhaftet, Falls der Empfänger das Scheingeld nicht entrichten will[10]).

---

6) Circul. Nr. 6. v. 12. April 1834.
7) Circul. Nr. 4. 1837. v. 23. Februar.
8) Tax-Reg. §. 54.
9) Ebendas. §. 54 F.
10) Ebendas. §. 54 G.

§. 55. Wenn in einzelnen Fällen eine öffentliche Behörde oder auch ein anderer Absender eine schriftliche Bescheinigung darüber verlangt, daß ein Brief mit Papieren, deren Geldwerth alsdann auf der Adresse angegeben sein muß, zur Post geliefert worden, so ist gegen Entrichtung des Betrages von 1 Sgr. ein Einlieferungs-Schein à 1 Sgr. zu ertheilen[11]).

§. 56. Wenn über Briefe, welche durch besondere Boten zur Post gebracht werden, in Bezug auf deren richtige Auflieferung ein Schein verlangt wird, so sind Einlieferungs-Scheine à 1 Sgr. gegen Entrichtung des Betrages von 1 Sgr. auszugeben.

In den Scheinen ist jedoch jedesmal zu bemerken, daß der Brief, über welchen er ertheilt worden, nicht recommandirt gewesen sei[12]).

§. 57. Ueber portopflichtige Geldsendungen unter und bis 1 Thlr. incl. sind auf Verlangen der Absender Einlieferungs-Scheine à 1 Sgr. zu ertheilen[13]).

§. 58. Geht ein Schein verloren, so kann ein Duplicat gegen nochmalige Erlegung des Scheingeldes ausgefertigt werden; doch muß alsdann Datum und Nummer der Charte, worin die betreffende Sendung eingetragen ist, darin angegeben werden[14]).

§. 59. Ueber Packete, deren Werth freiwillig declarirt worden ist (vergl. §. 42.), darf nur auf ausdrückliches, vom Absender auf der Adresse auszudrückendes Verlangen, ein Schein ertheilt werden[15]).

§. 60. Die Werths-Declaration, wo solche erforderlich ist, muß überall nach dem Real-Werthe in preuß. Courant vom Absender geschehen. Wird auf der Adresse nur ein Werth angegeben, so wird solcher stets als der Real-Werth angesehen[16]).

§. 61. Die Postanstalten sind verpflichtet, alle zur Post kommenden Packetsendungen, ohne Ausnahme, genau zu wiegen, das solchergestalt amtlich ermittelte Gewicht auf der Adresse zu notiren, und nur dieses ist als maßgebend zu betrachten.

Adressen aber, auf welchen von dem Absender eine Gewichtsangabe gemacht ist, die mit dem amtlich festgestellten Gewichte nicht genau übereinstimmt, sind ganz zurückzuweisen[17]).

§. 62. Die Annahme solcher Packet-Adressen, welche nicht wenigstens aus einem (mit dem Siegel des Packets versehenen)

---

11) Tax-Reg. §. 54 H.
12) Ebendas. §. 54 I. Circul. v. 22. Septbr. 1842.
13) Ebendas. §. 54 L.
14) Ebendas. §. 54 M.
15) Ebendas. §. 54 N.
16) Ebendas. §. 33 A u. B.
17) Gen.-Circul. v. 13. April 1843. §. 8.

zusammengehaltenen Viertelbogen Papier besteht, ist zu verweigern[18]).

§. 63. Auf Briefen, die zurückgefordert werden, ist der Stempel zu durchstreichen, und bei etwaiger Wiederaufgabe neu aufzudrücken[19]).

§. 64. Alle Gegenstände, welche vor dem Abgange der Post oder vor Aushändigung an den Empfänger zurückgefordert werden, können in dem Falle, wo ein Einlieferungs-Schein ertheilt worden ist, gegen Rückgabe des letzteren, im anderen Falle aber gegen Vorzeigung des Petschaftes, womit der Brief ꝛc. versiegelt ist, und Auslieferung eines Abdruckes dieses Siegels zurückgegeben werden. Solche Siegelabdrücke sind so lange aufzubewahren, als die Geldauslieferungs-Scheine asservirt werden[20]).

§. 65. Packete, worauf Vorschuß haftet, dürfen nicht frankirt werden[21]).

§. 66. Ueber bezahltes Postgeld wird keine Quittung ertheilt[22]).

§. 66b. Diejenige Behörde, welche Franko-Correspondenz, worüber Bescheinigungen gewünscht werden, zur Post liefert, fertigt posttäglich eine Specification an, worin der Empfänger, der Bestimmungsort und die Beschaffenheit der Sendung bezeichnet ist. Die Postbeamten setzen den Franko-Betrag für jeden einzelnen Brief hinzu, und bescheinigen die Richtigkeit desselben durch ihre Namens-Unterschrift[23]).

§. 67. Bei Geldern, Packeten, recommandirten Briefen, und überhaupt bei allen Gegenständen, wofür die Post Garantie zu leisten hat, muß die Adresse desjenigen, an welchen die Bestellung stattfinden soll, ganz bestimmt angegeben sein. Die für simple Briefe nachgegebenen Adressirungen an N. N. per Adresse, aux soins, zu Händen des N. N., oder an N. N. für N. N. sind daher bei Sendungen vorgedachter Kategorie nicht zulässig. Sollen zur leichteren Besorgung resp. Auffindung nähere Bezeichnungen gebraucht werden, so sind zulässig, an N. N., zu erfragen / abzugeben / im Hause des / wohnhaft bei / logirt bei } N. N.

---

18) Gen.-Circ. v. 7. Juli 1843. §. 7.
19) Gen.-Circ. Nr. 33. v. 25. October 1827. §. 18.
20) Tax-Reg. §. 76 und B.
21) Verf. v. 9. Februar 1835. Nr. 4890.
22) Tax-Reg. §. 92.
23) Circul. Nr. 41. v. 14. December 1827. Gen.-Circul. v. 6. März 1842. §. 6.

In diesem Falle bezeichnet der zuerst angegebene Name den Empfänger[24]).

§. 68. Für Briefe, auf welchen sich die Bezeichnung „franko" ohne einen weitern Zusatz befindet, ist das Porto jedesmal bis zum Bestimmungsorte resp. so weit zu erheben, als die Frankatur stattfinden kann. Soll diese nur bis zur Grenze bei Briefen nach dem Auslande erfolgen, so muß diese Bemerkung vom Absender selbst gemacht werden[25]).

§. 69. Die nach dem Auslande bestimmten Briefe und Sendungen sind entweder unfrankirt, oder in Franko-Fällen, resp. nur franko Grenze, soweit solches conventionsmäßig zulässig ist, oder franko bis zum Bestimmungsorte anzunehmen[26]).

§. 70. Theilweise Frankirung bei Packet-Sendungen innerhalb Landes ist nicht gestattet[27]).

§. 71. Die Annahme unfrankirter Briefe am Schalter darf nicht verweigert werden[28]).

§. 72. Briefe aus dem Orte zur Bestellung im Orte müssen zur Besorgung angenommen werden. Briefe mit Geldern, Documenten oder zu welchen Packete gehören, bleiben hiervon ausgeschlossen. Nach Bescheid v. 20. Mai 1847. Amtsblatt St. 22. sind auch Briefe mit Recommandation aus dem Orte zur Bestellung im Orte anzunehmen und zu besorgen. Neben der Bestellgebühr ist auch das tarifmäßige Scheingeld zu erheben[29]).

§. 73. Wünscht ein Correspondent, daß ein Brief sofort bei der Ankunft am Bestimmungsorte bestellt werde, so gelten folgende Vorschriften:

1) Die Bestellung durch besondere Boten findet nur dann statt, wenn auf der Adresse des betreffenden Briefes bemerkt ist:
„durch Expressen zu bestellen,"
wogegen auf die bloße Bezeichnung: cito, citissime, zur schleunigen Abgabe u. s. w. keine Rücksicht genommen werden kann.
2) Für Briefe, welche nach einem Orte bestimmt sind, wo sich eine Postanstalt befindet, wird in solchem Falle, außer dem etwanigen Porto ein Bestellgeld von 2½ Sgr., für Briefe nach den Orten, wo keine Postanstalt ist, 15 Sgr. als Botenlohn erhoben.
3) Wird dieser Betrag nicht gleich bei der Aufgabe gezahlt, so ist nach der Verfügung v. 9. März 1846 die Bestellung

---

24) Circ. v. 3. Juni 1841.
25) Gen.-Circ. v. 27. Februar 1846. §. 11.
26) Bescheid v. 15. April 1847. Amtsblatt, Stück 22. Nr. 10.
27) Amtsblatt Nr. 11. v. 3. December 1846.
28) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 1. Jan. 1847. (Amtsbl. St. 1. Nr. 4.)
29) Tax-Reg. §. 57 C.

dann zu bewirken, wenn der Absender unter Angabe seines Namens, Standes, Wohnorts bemerkt hat, daß die Entrichtung des Bestellgeldes durch den Empfänger geschehen solle und im Falle der Weigerung solches von ihm nachträglich entrichtet werden würde. In diesem Falle ist die Einziehung des Bestellgeldes auf Grund des Couverts zu bewirken.

Briefe von Behörden, welche durch expresse Boten bestellt werden sollen, sind auch dann ohne Vorausbezahlung des Bestellgeldes anzunehmen und extraordinair zu bestellen, wenn der obige Vermerk sich auf denselben nicht befindet.

Briefe vom Auslande, welche mit der Bezeichnung per expreß zu bestellen, eingehen, und wofür das Bestellgeld nicht vergütigt worden ist, sind gleichfalls auf Kosten der Adressaten in der gewünschten Weise zu bestellen, den Empfängern jedoch nur dann auszuhändigen, wenn diese sich zur Zahlung des Bestellgeldes verstehen.

Im andern Falle sind die Briefe unter Anrechnung des verauslegten Bestellgeldes uneröffnet zurückzusenden.

4) Die Kosten für extraordinaire Bestellung eines Briefes nach einem Orte, wo sich keine Postanstalt befindet, sollen mit 5 Sgr. pro Meile, bis zu einem Maximum von 15 Sgr. im Ganzen, angenommen werden.

Beträgt die Bestellgebühr nach Maßgabe der Entfernung weniger als 15 Sgr., wovon die Postanstalt am Ankunftsorte des Briefes die absendende Postanstalt benachrichtigt, so wird dem Aufgeber des Briefes der zu viel eingezahlte Betrag restituirt. Es ist deshalb nöthig, daß der Aufgeber eines zur extraordinairen Bestellung nach einem Orte, wo sich keine Postanstalt befindet, bestimmten Briefes seinen Namen, Stand und Wohnort genau angiebt. Wenn in einzelnen seltenen Fällen für den Preis von 5 Sgr. pro Meile, oder bei Entfernungen über 3 Meilen für 15 Sgr. kein Bote zu ermitteln ist, so unterbleibt die Bestellung per Expressen, und dieselbe erfolgt im gewöhnlichen Wege. Als Beweis für die Richtigkeit der aufgelaufenen Bestellungskosten dient dem Briefaufgeber die ihm von der Postanstalt seines Orts auszuhändigende Quittung des Boten, welcher die Bestellung des Briefes übernommen hat, über das demselben gezahlte Lohn.

5) Ueber die zu deponirenden Beträge (15 Sgr.) wird ein Conto geführt, welches außer dem Namen, Stand und Wohnort des Ausgebers, Einnahme und Ausgabe nachweiset. Diese Beträge bleiben bei der colligirenden Postanstalt so lange asservirt, bis die Bestellungskosten angerechnet werden, und

ist der etwa überschießende dem Absender zurückzuerstatten. Die Deponirung des Betrages von 15 Sgr. ist auf dem Couverte zu vermerken.

6) Die Dispositionen, welche der Adressat solcher Briefe wegen Bestellung seiner Correspondenz im Allgemeinen getroffen hat, bleiben bei Briefen ꝛc. per expreß außer Anwendung.

7) Auf Lokal-Correspondenz und Briefe für die umliegenden Ortschaften der Postanstalt des Aufgabeorts, welche durch den Landbriefträger und anderweitige übliche Gelegenheit besorgt werden, finden diese obigen Bestimmungen keine Anwendung.

8) Unterbleibt aus irgend einem Grunde die extraordinaire Bestellung, so wird dem Absender der dafür gezahlte Betrag zurückgegeben, und kann kein Anspruch auf Schadenersatz zugestanden werden[30]).

§. 74. Unter Zugrundelegung der §. 73. enthaltenen Bestimmungen ist durch die Verordnung v. 28. April 1847 (Amtsblatt, St. 19. Nr. 89.) bestimmt, daß Packete, die der Bote ohne Schwierigkeiten tragen kann, vorausgesetzt, daß vom Absender ein Anderes auf dem Begleitbriefe nicht ausdrücklich gewünscht wird, gleichzeitig mit dem letzteren durch den expressen Boten abgesendet werden sollen; wohingegen die Abholung schwerer, oder mittelst Fußboten nicht füglich zu transportirender Packete dem Adressaten überlassen bleiben soll. Für die Bestellung solcher Packete soll der Bote die Hälfte mehr als für die Bestellung expresser Briefe, mithin, wenn dieselben nach Orten bestimmt sind, woselbst sich eine Postanstalt befindet, eine Vergütigung von $3\frac{3}{4}$ Sgr., und nach Orten, wo sich keine Postanstalt befindet, eine solche von $7\frac{1}{2}$ Sgr. pro Meile, als Maximum jedoch $22\frac{1}{2}$ Sgr. zu empfangen haben. Dabei ist $\frac{1}{4}$ Meile gleich $\frac{1}{2}$ Meile, und die Entfernung von $\frac{3}{4}$ Meile gleich der von 1 Meile anzunehmen.

Damit die Postanstalten wegen zuverlässiger Personen zu expressen Bestellungen nicht in Verlegenheit gerathen, sind hierzu geeignete Individuen zu ermitteln, und mit denselben Abkommen zu treffen, worin sie mit den ihnen zu gewährenden Vergütungen bekannt zu machen sind und sich verpflichten, die Botengänge dafür zu besorgen. Die Postämter haben diese Abkommen und die der ihnen untergeordneten Post-Expeditionen ꝛc. zu den Postamts-Registraturen zu nehmen.

§. 75. Briefe und Packet-Sendungen, welche zur schleunigen Bestellung durch Expresse empfohlen und nach den Vorschriften dazu geeignet sind, müssen ohne Rücksicht auf die Tageszeit, also auch wenn sie während der Nacht eintreffen, gleich den per

30) Verfüg. v. 23. April 1842 und 9. März 1846.

Estaffette eingehenden Briefen, unmittelbar nach der Ankunft bestellt werden, es sei denn, daß der Absender selbst auf der Adresse durch eine dahin abzielende Bemerkung die Bestellung zur Nachtzeit verbeten hat[31]).

§. 76. Das Fehlen des Briefaufgabe-Stempels bei zurückgehenden Insinuations-Documenten ist eben so straffällig als die Absendung ungestempelter Briefe[32]).

§. 77. Laufzettel bei Nachfragen über den Abgang simpler Briefe sind unentgeldlich abzusenden[33]).

§. 78. Bei Abfassung von Laufzetteln über die richtige Bestellung von Briefen ꝛc. ist die Adresse des Empfängers genau anzugeben, und namentlich, wenn dieser eine Militairperson ist, der Truppentheil, bei welchem der Adressat steht[34]).

§. 79. Für Laufzettel, durch welche über die richtige Beförderung und den Verbleib zur Post gegebener Gegenstände Auskunft verlangt wird, desgleichen für Laufzettel, durch welche Extrapostpferde bestellt werden, ist nur das einfache Briefporto nach der directen Entfernung vom Absendungsorte bis zum Bestimmungsorte zu erheben[35]).

(Fortsetzung folgt.)

---

3. Ueber die projectirte Postvereins-Brieftaxe.

Dem Vernehmen nach hat der gegenwärtig in Dresden versammelte Postcongreß in seiner sechsten Sitzung am 30. October, jedoch unter Vorbehalt der Genehmigung der Regierungen, sich einstimmig dahin geeinigt, daß die postvereinsländische Taxe für den einfachen Brief bei einer Entfernung von incl. 6 Meilen 2 Kr., von incl. 20 Meilen 5 Kr., und über 20 Meilen 10 Kr. Conv.-Münze betragen soll (vergl. December-Heft S. 61 u. 62). Diese, die österreichischen Taxprincipien zur Grundlage habende Postvereins-Taxe übertrifft an Wohlfeilheit um etwas in ihrem Maximalsatze den früher von uns bezeichneten höchsten Satz, entspricht aber nicht in ihren Tarifsätzen auf kürzeren Entfernungen

---

31) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 15. Juni 1847. (Amtsblatt, Stück 25 Nr. 126.)
32) Gen.-Circ. v. 27. Juli 1844. §. 6.
33) Nr. 54. v. 8. October 1825. Nr. 39. v. 26. August 1826. §. 6.
34) Gen.-Circ. v. 17. Mai 1844. §. 6.
35) Gen.-Circ. v. 3. December 1845. §. 4.

unseren ausgesprochenen Grundsätzen[1]), und muß überhaupt im Ganzen als wenig befriedigend bezeichnet werden.

Es ist zunächst an der Postvereins-Taxe wahrzunehmen, daß derselben die systematische Anordnung abgehe. Nehmen wir vorerst die Sätze: 2, 5 u. 10 Kr., so haben wir zu zwei Theilen Decimal-, zu einem Theil Duodecimalzahlen, während letztere bei den moderirten Taxen für Muster und für gedruckte Circulaire ausschließlich, bei der Progression nach der Entfernung aber zur Hälfte anzutreffen sind. Bei der angenommenen Eintheilung des Pfundes in 32 Theilen und der beliebten Gewichts-Progression tritt uns wieder das Duodecimalsystem als vorherrschend entgegen. Man mache nicht dagegen den Einwand, daß es bei diesem Gegenstande nicht darauf ankommen könne, ob das Decimal- oder Duodecimalsystem zur Annahme komme. An und für sich mag es wol so ziemlich gleich sein, welches von diesen Systemen angenommen wird; wir wenigstens geben weder diesem noch jenem den Vorzug. Aber dem kann man unmöglich das Wort reden, daß die Taxe auf beiden Systemen zugleich begründet sei und daß Zahlen von beiden Systemen bunt durch einander laufen und mit einander abwechseln. Vielfachheit statt Einfachheit, Verwirrung statt Entwirrung müssen die Folgen davon sein. Die expedirenden Postbeamten, nicht weniger das correspondirende Publikum, hegten die zuversichtliche Hoffnung, daß der Postcongreß die Vereinfachung der Posttaxen als eine seiner Hauptaufgaben betrachten, und daß zur Erzielung derselben aller mögliche Scharfsinn aufgewendet werden würde. Sehen wir nun, ob und wie diese Aufgabe gelöst worden ist.

Nach den Beschlüssen des Postcongresses ist dahin sich vereinigt worden, daß das zu erhebende Porto halbschiedlich und zwar dergestalt zur Vertheilung komme, daß solches zur Hälfte von dem absendenden Vereinsstaate, zur andern Hälfte von dem distribuirenden Staate bezogen werde. Hiernach ergiebt sich schon bei den einfachen Briefen ein Bruchtheil, nämlich ½ (die Hälfte von 5 = 2½). Jedenfalls ein Uebelstand, den auch der Congreß als solchen anerkennt, indem bei der Gewichts-Progression die jetzt fast überall anzutreffenden ½fache in Wegfall gebracht worden sind. Wenn nun ferner, nach der getroffenen Vereinbarung, für Zeitungen, Journale, Preiscourants, gedruckte Sachen und Brochüren, Correcturbogen, welche mit Kreuzband oder

---

1) Vergl. 7. Heft v. J. 1847. S. 3 ff. Uebrigens bemerkt man hierbei ausdrücklich, daß diese citirte Abhandlung erst zu Anfang des Monats November veröffentlicht, während über die obige Taxe bereits am 30. October Beschluß gefaßt wurde, daß mithin von einer Beachtung oder Nichtbeachtung der darin ausgesprochenen Ansichten nicht die Rede sein kann.

sogenannter Schleife verschlossen sind, wenn sie frankirt versandt werden, nur der vierte Theil des tarifmäßigen Briefportos zu bezahlen sein soll: so folgt hieraus, daß sogar Bruchtheile von Achteln zum Vorscheine kommen; ein Uebelstand, der nothwendig beseitigt werden mußte. Gesetzt nun auch, daß nach dem seitherigen Verfahren die Bruchtheile in ganze Kreuzer werden abgerundet werden, so geht doch hierdurch die Vereinfachung der Berechnung verloren, jedenfalls aber wird das Publikum beeinträchtigt. In vielen Fällen wird die Moderation nur in der Einbildung beruhen müssen. Sollte hierbei die Meinung geltend gemacht werden, daß durch die Annahme der Chartirungs- und Abrechnungs-Modalität, welche schon jetzt zwischen Oesterreich und den mit dem Kaiserstaate unmittelbar in Verbindung stehenden Ländern stattfindet, die angeregten Unzuträglichkeiten wenigstens zum Theil beseitigt werden würden: so müßten wir bitten, diese Idee einer näheren Prüfung zu unterwerfen, aus welcher sich sehr bald ergeben dürfte, daß die österreichische Manipulation für den Verkehr mit dem Auslande, abgesehen davon, daß dieselbe an und für sich wenig Empfehlenswerthes hat, für den ganzen deutschen Verkehr auch gar nicht einführbar ist.

Ein gleicher Mangel an systematischer Anordnung ist bei der Progression des Gewichts für Taxirung der Correspondenzen zu bemerken; man vermag nämlich nicht, ohne die Tabelle in die Hand zu nehmen, aus dem Gewichtssatze sofort auch die Taxstufe, das Wievielfache des einfachen Briefportos zu erkennen, wie dies z. B. bei der englischen Taxe möglich ist. Wird das gleiche Verfahren eingehalten bei der Aufstellung der Taxen für die Fahrpostgegenstände, so wird man künftig auch in den norddeutschen Staaten Gelegenheit haben, in den Posterpeditionslokalen die Tapisserie von ungeheuern, ganze Wände bedeckenden Tarifen zu bewundern, die jetzt nur in den süddeutschen Ländern heimisch ist. Nach unserer Meinung muß mit Ernst darauf Bedacht genommen werden und weise Erziehungsregeln erfordern, daß man der jungen deutschen Dame, statt des einengenden, nutzlosen Flitterstaates, ein einfaches, nettes Hauskleid anziehen lasse, in welchem sich alle Glieder frei und bequem bewegen und Behendigkeit und Schnelligkeit stattfinden könne. Es giebt schon jetzt Staaten, deren ganzes Posttaxsystem nur auf einigen allgemeinen Sätzen beruht und mit größter Leichtigkeit im Kopfe behalten werden kann. Auch diese Systeme lassen sich, wie wir glauben, noch sehr vereinfachen, und diesen müssen wir den Vorzug geben. Nur durch die größte Einfachheit der Taxen läßt sich auch eine möglichst große Schnelligkeit im Expediren erzielen, und es möglich machen, daß das correspondirende Publikum sich selbst das Postporto berechnen kann.

Die vereinbarte Postvereinstare empfiehlt sich aber namentlich auch deshalb nicht zur Annahme, weil die scheinbare Billigkeit derselben nicht auch in der Wirklichkeit sich erprobt. Besonders hätte man doch das Augenmerk hierbei darauf richten sollen, daß überall in den seitherigen Portosätzen nicht eine Erhöhung eintrete. Dies ist aber keineswegs der Fall, wie sich dies beispielsweise schon aus einer Vergleichung der projectirten deutschen Tare mit dem vom 1. April 1846 an in Wirksamkeit getretenen Post-Vertrage zwischen der königl. sächsischen und der fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung [2]) ergiebt, der uns eben zur Hand liegt.

Nach dem genannten Vertrage soll das Briefporto zwischen dem Königreiche Sachsen einer- und dem Theile des fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postbezirks, welcher die großherzoglich und herzoglich sächsischen, fürstlich schwarzburgischen und fürstlich reußischen Lande, sowie die churhessische Enclave von Schmalkalden umfaßt, andererseits, nach Maßgabe der directen Entfernung und der königl. sächsischen Post-Tax-Ordnung vom 7. Decbr. 1840 [3]), ermittelt, und als Maximal-Portosatz bei Entfernungen über 37 Meilen, 4 Sgr. oder 40 Neupf. angenommen und halbschiedlich getheilt, in dieser letzteren Rücksicht aber, bei Feststellung der einzelnen Taxen darauf gesehen werden, daß nur gerade, ohne Bruchpfennige theilbare Zahlen vorkommen, zu welchem Ende die für Entfernungen bis mit 10 Meilen sich ergebenden ungeraden, in Pfennigen ausgedrückten Portosätze, um einen Pfennig gemindert, die für Entfernungen von mehr als 10 bis mit 36 Meilen aber um einen Pfennig erhöht werden sollen. Dieser General-Portosatz von 4 Sgr. oder 40 Neupf. tritt auch ein für die Briefe zwischen dem Königreiche Sachsen einerseits und dem Churfürstenthume Hessen (mit Ausschluß von Hanau und der Enclave von Schmalkalden), den fürstlich lippischen Landen, sowie einigen großherzoglich hessischen Orten andererseits, welches Porto ebenfalls halbschieblich getheilt wird. Außerdem ist zwischen dem Königreiche Sachsen und dem übrigen Theile des fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postgebiets (mit Ausnahme von Würtemberg, Hohenzollern und Schaffhausen) für den einfachen Brief ein General-Portosatz von 5 Sgr. oder 50 Neupf. angenommen.

Hiernach stellt sich folgende Vergleichung heraus: Der einfache Brief zwischen dem Königreiche Sachsen und dem fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postgebiete kostet

---

2) Vergl. a.: 1. Heft v. 1847 S. 37—40 u. S. 45.

3) Nach derselben zahlt ein einfacher Brief auf 1 Meile 4 Pfennige, auf 2 Meilen 5 Pfennige, auf 3 Meilen 6 Pfennige u. s. f. auf jede Meile mehr einen Pfennig ($\frac{1}{10}$ Sgr.) mehr, folglich auf 10 Meilen 13 Pfennige u. s. w.

	künftig	jetzt	künftig mehr	künftig weniger.
auf 1—2 Meilen	7 Npf.	4 Npf.	3 Npf.	— Npf.
" 3—4 "	7 "	6 "	1 "	— "
" 5—6 "	7 "	8 "	— "	1 "
" 7—8 "	17½ "	10 "	7½ "	— "
" 9—10 "	" "	12 "	5½ "	— "
" 11 "	" "	14 "	3½ "	— "
" 12—13 "	" "	16 "	1½ "	— "
" 14—15 "	" "	18 "	— "	½ "
" 16—17 "	" "	20 "	— "	2½ "
" 18—19 "	" "	22 "	— "	4½ "
" 20 "	17½ "	24 "	— "	6½ "
" 21 "	35 "	24 "	11 "	— "
" 22—23 "	" "	26 "	9 "	— "
" 24—25 "	" "	28 "	7 "	— "
" 26—27 "	" "	30 "	5 "	— "
" 28—29 "	" "	32 "	3 "	— "
" 30 "	35 "	34 "	1 "	— "

Das Verhältniß des Mehrbetrags gegen den Minderbetrag ist demnach wie 58 zu 15, oder, mit anderen Worten, die künftige Postvereinstaxe ist gegen die gegenwärtig zwischen Sachsen und dem Thurn- und Taxis'schen Postbezirke bestehende Briefstaxe auf die Entfernungen bis zu 30 Meilen um nicht weniger als 13 Procent theurer; gewiß ein Resultat, das selbst die bescheidensten Erwartungen vom Postcongresse zu nichte macht. Wenn man überdem noch erfährt, daß unter den obigen Beträgen die in vielen Fällen jetzt noch an Preußen zu vergütende Transitgebühr, die im Postvereine später wegfallen soll, inbegriffen ist: so tritt die postvereinsländische Theuerung und Vertheuerung um noch viel greller hervor.

Man wendet uns vielleicht dagegen ein, daß auf weitere Entfernungen das Porto künftig desto wohlfeiler sein werde. Wir lieben die Wahrheit und nehmen deshalb keinen Anstand, auch hierauf zu entgegnen, daß, wie schon oben erwähnt, trotz der bestehenden Transitverhältnisse doch ein Maximalsatz von nur 4, resp. 5 Sgr. bereits jetzt schon zwischen den genannten Postgebieten besteht. Uebrigens müssen wir auch hier wiederholen, was bereits an einem anderen Orte geschehen ist, daß die Correspondenz auf die kürzeren Entfernungen bei weitem die belangreichste ist und daß diese ganz besondere Berücksichtigung verdient.

Aus diesem Grunde wurde denn auch von dem Vertreter derjenigen Postverwaltung, von der man am wenigsten Zugeständnisse liberaler Grundsätze erwartet hatte, der aber übrigens manche Fortschritte im Postwesen zu verdanken sind, von dem fürstlich

Ausgehend von der Gleichung (1) erhält man durch Differentiation nach x und y die Gleichungen

$$\frac{\partial^2 z}{\partial x^2} = \frac{\partial^2 f}{\partial x^2} + 2\frac{\partial^2 f}{\partial x \partial y}\frac{\partial y}{\partial x} + \frac{\partial^2 f}{\partial y^2}\left(\frac{\partial y}{\partial x}\right)^2 + \frac{\partial f}{\partial y}\frac{\partial^2 y}{\partial x^2}$$

$$\frac{\partial^2 z}{\partial y^2} = \frac{\partial^2 f}{\partial x^2}\left(\frac{\partial x}{\partial y}\right)^2 + 2\frac{\partial^2 f}{\partial x \partial y}\frac{\partial x}{\partial y} + \frac{\partial^2 f}{\partial y^2} + \frac{\partial f}{\partial x}\frac{\partial^2 x}{\partial y^2}$$

$$\frac{\partial^2 z}{\partial x \partial y} = \frac{\partial^2 f}{\partial x^2}\frac{\partial x}{\partial y} + \frac{\partial^2 f}{\partial x \partial y}\left(\frac{\partial y}{\partial x}\frac{\partial x}{\partial y} + 1\right) + \frac{\partial^2 f}{\partial y^2}\frac{\partial y}{\partial x} + \frac{\partial f}{\partial x}\frac{\partial^2 x}{\partial y \partial x} + \frac{\partial f}{\partial y}\frac{\partial^2 y}{\partial x \partial y}$$

3. Beispiel.

$$\text{Aus } \begin{vmatrix} x & y & z \\ 1 & 0 & 0 \\ 0 & 1 & 0 \end{vmatrix} = 0 \text{ folgt } z = 0.$$

in Baden

auf die Entfernung von 1—3 Meilen um $\frac{1}{8}$ Sgr. ca.
" " " " 21—24 " " $\frac{3}{4}$ "

Wie sich in Sachsen und Altenburg das Verhältniß gestalten würde, läßt sich so ziemlich aus der vorher aufgestellten Uebersicht entnehmen.

Nach dieser, wenn auch nur kurzen Ausführung glauben wir hoffen zu dürfen, daß die vom Postcongresse entworfene und angenommene Postvereinstaxe, als den Ansprüchen nicht völlig entsprechend, die Zustimmung der resp. Regierungen nicht werde erlangen werden.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Preußen.

Portosätze bei Beförderung der Correspondenz nach und aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika mit dem zwischen Bremerhafen und Neu-York coursirenden Dampfschiffe Washington [1]).

Die in der Verordnung vom 29. Mai c. (Post-Amtsblatt Nr. 22. vom 5. Juni d. J.) [2]) vorgeschriebene Taxirung der Correspondenz nach und aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, bei ihrer Beförderung mit dem zwischen Bremerhafen und Neu-York coursirenden Dampfschiffe Washington, wird hierdurch aufgehoben und es treten dafür folgende Bestimmungen ein:

A. Nach Nord-Amerika.

Die Correspondenz nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, deren Beförderung über Bremerhafen geschehen soll, muß auf der Adresse mit der Bemerkung: „via Bremen per Dampfschiff" versehen sein. Die Spedition erfolgt in der bisherigen Art auf das preußische Postamt in Bremen, von welchem die Correspondenz an das Stadt-Postamt daselbst ausgeliefert wird. Die Briefe können nach der Wahl des Absenders unfrankirt, franco bis Bremerhafen oder franco bis zum Bestimmungsorte aufgeliefert werden. Die Taxe bildet sich:

1) aus dem preußischen Porto bis Bremen, welches ohne Rücksicht auf den Absendungsort 5 Sgr. für den einfachen Brief beträgt,

---

1) Amtsbl. d. k. Post-Departements v. J. 1847. St. 50. Nr. 217.
2) Vergl. 3. Heft v. J. 1847. S. 23—25.

2) aus dem an das Stadt-Postamt in Bremen zu entrichtenden Porto, für die Beförderung von dort bis Bremerhafen von 2 Groten Gold für den einfachen Brief,

3) aus dem Porto der Vereinigten Staaten und zwar:

a. für einfache Briefe nach der Stadt Neu-York 24 Groten Gold,

b. für einfache Briefe nach allen anderen Theilen des Staates Neu-York, ferner nach den Staaten Neu-Hampshire, Vermont, Massachusets, Rhode Island, Connecticut, Neu-Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland oder dem Districte von Columbia 29 Groten Gold,

c. für einfache Briefe nach irgend einem anderen Theile der Vereinigten Staaten und nach Canada . . . . . 34 Groten Gold.

Auf das preußische Porto ad 1. findet folgende Gewichts-Progression Anwendung: bis 1 Loth incl. . 1fach
über 1 Loth = 2 = = . . 2fach
= 2 = = 4 = = . . 4fach
u. s. w. für jede 2 Loth mehr, zweifaches Porto mehr.

Das Porto ad 2. ist nach folgender Gewichts-Progression zu erheben: bis 1 Loth incl. . 1fach
über 1 Loth = 2 = = . . 2fach
u. s. w. für jedes fernere Loth, einfaches Porto mehr.

Auf das Porto ad 3. tritt dagegen nachstehende Gewichts-Progression ein: bis 1 Loth incl. . 1fach
über 1 Loth = 2 = = . . 2fach
über 2 Loth, für jedes fernere Loth resp. 15 Groten bei Briefen ad a., also nach Neu-York selbst, 20 Groten bei Briefen nach den sub b. und 25 Groten bei den sub c. aufgeführten Staaten.

Zeitungen und andere gedruckte Sachen können unter schmalem Kreuzband befördert und müssen bis Bremerhafen frankirt werden. Außer dem vierten Theile des preußischen Porto von 5 Sgr. unter Anwendung der vorgeschriebenen Gewichts-Progression ist für die Beförderung von Bremen bis Bremerhafen 1 Grote pro Stück zu erheben und zu vergüten.

Bei der Reduction der Groten in Silbergroschen werden wie bisher 72 Groten gleich Einem Thaler Gold oder gleich Einem Thaler 3 Sgr. 9 Pf. preuß. Courant gerechnet.

B. Aus Nord-Amerika.

Die Correspondenz aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika kann ebenfalls unfrankirt, franco bis Bremerhafen oder franco bis zum Bestimmungsorte abgesandt werden. Die Briefe gelangen an das königlich hannoversche Postamt in Bremerhafen. Hannoverscher Seits wird angerechnet werden:

I. für die in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika unfrankirt aufgegebene Correspondenz

1) das Porto der Vereinigten Staaten mit Einschluß des Porto für die Beförderung von Bremerhafen bis Bremen

a. für Briefe aus der Stadt Neu-York selbst

bis 1 Loth incl. . . $9\frac{3}{4}$ gGr.
über 1 Loth = 2 = = . . $19\frac{1}{2}$ =
für jedes Loth mehr . . . . $6\frac{5}{12}$ =

b. für Briefe aus allen anderen Theilen des Staates Neu-York, ferner aus den Staaten Neu-Hampshire, Vermont, Massachusets, Rhode Island, Connecticut, Neu-Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland oder dem Districte von Columbia

bis 1 Loth incl. . $11\frac{2}{3}$ gGr.
über 1 Loth = 2 = = . $23\frac{1}{4}$ =
für jedes Loth mehr . . . . $8\frac{1}{4}$ =

c. für Briefe aus allen übrigen Theilen der Vereinigten Staaten und aus Canada

bis 1 Loth incl. . $13\frac{1}{2}$ gGr.
über 1 Loth = 2 = = . 27 =
für jedes Loth mehr . . . . $10\frac{1}{6}$ =

2) Für die Beförderung von Bremen durch Hannover ein Transitporto von $1\frac{1}{3}$ gGr. für den einfachen Brief bis 1 Loth incl. Für schwerere Briefe tritt folgende Gewichts-Progression ein: über 1 Loth bis 2 Loth incl. . . 2fach
= 2 = = 4 = = . . 4fach
= 4 = = 6 = = . . 6fach
u. s. w. für jede fernere 2 Loth mehr, zweifaches Porto mehr.

An preußischem Porto ist von den distribuirenden Postanstalten ohne Rücksicht auf den Bestimmungsort zu erheben und zu berechnen: bis 1 Loth incl. . $3\frac{1}{3}$ Sgr.
über 1 Loth = 2 = = . . $6\frac{2}{3}$ =
= 2 = = 4 = = . . $13\frac{1}{3}$ =
u. s. w. für jede fernere 2 Loth mehr, zweifaches Porto mehr.

II. Für die Correspondenz, welche in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika bis Bremerhafen frankirt worden ist.

1) Das Porto von Bremerhafen bis Bremen, welches beträgt

bis 1 Loth incl. . $\frac{3}{4}$ gGr.
über 1 Loth = 2 = = . . $1\frac{1}{2}$ =
für jedes Loth mehr . . . . $\frac{3}{4}$ =

2) Für die Beförderung von Bremen durch Hannover dasselbe Transitporto wie vorstehend unter I. 2.

An preußischem Porto sind von den distribuirenden Postan-

stalten dieselben Beträge zu erheben, welche sub I. verzeichnet stehen.

III. Für die Correspondenz, welche in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika bis zum preußischen Bestimmungsorte frankirt worden ist.

Für diese Correspondenz wird die königlich hannoversche Postverwaltung an preußischem Franko ohne Rücksicht auf den preußischen Bestimmungsort vergüten:

bis 1 Loth incl. . $2\frac{2}{3}$ gGr.
über 1 Loth = 2 = = . . $5\frac{1}{3}$ =
= 2 = = 4 = = . . $10\frac{2}{3}$ =

u. s. w. für jede fernere 2 Loth mehr, zweifaches Porto mehr.

Zeitungen unter Kreuzband aus Nord-Amerika, welche dem Franko-Zwange bis Bremerhafen unterworfen sind, werden dem preußischen Postamte zu Bremen ausgeliefert werden. Für die Beförderung von Bremerhafen bis Bremen wird 1 Grote pro Stück in Anrechnung kommen.

An preußischem Porto ist der vierte Theil des preußischen Briefporto von 5 Sgr. unter Anwendung der Gewichts-Progression bis 1 Loth incl. 1fach, über 1 Loth bis 2 Loth 2fach, über 2 Loth bis 4 Loth 4fach, über 4 Loth bis 6 Loth 6fach ꝛc. zu erheben und zu berechnen. Andere gedruckte Sachen unter Kreuzband unterliegen ebenfalls dem Frankirungs-Zwange bis Bremerhafen und der vorgedachten Portotare. Gehen dergleichen Sendungen durch Vermittelung der königlich hannoverschen Posten ein, so kommt an preußischem Porto der vierte Theil des Portosatzes von $3\frac{1}{3}$ Sgr. für Briefe bis 1 Loth incl., der vierte Theil des Portosatzes von $6\frac{2}{3}$ Sgr. für Briefe über 1 Loth bis 2 Loth, der vierte Theil des Portosatzes von $13\frac{1}{3}$ Sgr. für Briefe über 2 Loth bis 4 Loth ꝛc. zur Berechnung.

Berlin, den 5. December 1847.

General-Post-Amt.
Schmückert.

Mecklenburg-Schwerin.

In Folge einer zwischen dem Großherzogthume Mecklenburg-Schwerin und dem vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland abgeschlossenen und vom 1. December d. J. an in Wirksamkeit tretenden Post-Convention kommt für alle mecklenburg-englische und englisch-mecklenburgische Correspondenz folgende abgeänderte Portotare in Anwendung:

Es ist für den einfachen Brief zu erheben:

a. an englischem internen Porto 6 Pence oder 7 ß. Hamb. Crt.
b. an Hamburgischem Transitporto . . . 2 = = =
c. an mecklenburgischem Porto bis Hamburg 2 = = =

The first number, 8.25, gives the number of feet in the first course, the second number, 8.25, gives the number of feet in the second course, and the third number, 7.5, gives the number of feet in the third course. The fourth number, 0.5, gives the number of feet in the fourth course, and the fifth number, 0.5, gives the number of feet in the fifth course. The sixth number, 0.5, gives the number of feet in the sixth course, and the seventh number, 0.5, gives the number of feet in the seventh course. The eighth number, 0.5, gives the number of feet in the eighth course, and the ninth number, 0.5, gives the number of feet in the ninth course. The tenth number, 0.5, gives the number of feet in the tenth course, and the eleventh number, 0.5, gives the number of feet in the eleventh course. The twelfth number, 0.5, gives the number of feet in the twelfth course, and the thirteenth number, 0.5, gives the number of feet in the thirteenth course. The fourteenth number, 0.5, gives the number of feet in the fourteenth course, and the fifteenth number, 0.5, gives the number of feet in the fifteenth course. The sixteenth number, 0.5, gives the number of feet in the sixteenth course, and the seventeenth number, 0.5, gives the number of feet in the seventeenth course. The eighteenth number, 0.5, gives the number of feet in the eighteenth course, and the nineteenth number, 0.5, gives the number of feet in the nineteenth course. The twentieth number, 0.5, gives the number of feet in the twentieth course, and the twenty-first number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-first course. The twenty-second number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-second course, and the twenty-third number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-third course. The twenty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-fourth course, and the twenty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-fifth course. The twenty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-sixth course, and the twenty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-seventh course. The twenty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-eighth course, and the twenty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the twenty-ninth course. The thirtieth number, 0.5, gives the number of feet in the thirtieth course, and the thirty-first number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-first course. The thirty-second number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-second course, and the thirty-third number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-third course. The thirty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-fourth course, and the thirty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-fifth course. The thirty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-sixth course, and the thirty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-seventh course. The thirty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-eighth course, and the thirty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the thirty-ninth course. The fortieth number, 0.5, gives the number of feet in the fortieth course, and the forty-first number, 0.5, gives the number of feet in the forty-first course. The forty-second number, 0.5, gives the number of feet in the forty-second course, and the forty-third number, 0.5, gives the number of feet in the forty-third course. The forty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the forty-fourth course, and the forty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the forty-fifth course. The forty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the forty-sixth course, and the forty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the forty-seventh course. The forty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the forty-eighth course, and the forty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the forty-ninth course. The fiftieth number, 0.5, gives the number of feet in the fiftieth course, and the fifty-first number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-first course. The fifty-second number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-second course, and the fifty-third number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-third course. The fifty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-fourth course, and the fifty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-fifth course. The fifty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-sixth course, and the fifty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-seventh course. The fifty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-eighth course, and the fifty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the fifty-ninth course. The sixtieth number, 0.5, gives the number of feet in the sixtieth course, and the sixty-first number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-first course. The sixty-second number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-second course, and the sixty-third number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-third course. The sixty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-fourth course, and the sixty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-fifth course. The sixty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-sixth course, and the sixty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-seventh course. The sixty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-eighth course, and the sixty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the sixty-ninth course. The seventieth number, 0.5, gives the number of feet in the seventieth course, and the seventy-first number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-first course. The seventy-second number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-second course, and the seventy-third number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-third course. The seventy-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-fourth course, and the seventy-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-fifth course. The seventy-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-sixth course, and the seventy-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-seventh course. The seventy-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-eighth course, and the seventy-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the seventy-ninth course. The eightieth number, 0.5, gives the number of feet in the eightieth course, and the eighty-first number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-first course. The eighty-second number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-second course, and the eighty-third number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-third course. The eighty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-fourth course, and the eighty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-fifth course. The eighty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-sixth course, and the eighty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-seventh course. The eighty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-eighth course, and the eighty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the eighty-ninth course. The ninetieth number, 0.5, gives the number of feet in the ninetieth course, and the ninety-first number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-first course. The ninety-second number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-second course, and the ninety-third number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-third course. The ninety-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-fourth course, and the ninety-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-fifth course. The ninety-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-sixth course, and the ninety-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-seventh course. The ninety-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-eighth course, and the ninety-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the ninety-ninth course. The one hundredth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundredth course, and the one hundred and first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and first course. The one hundred and second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and second course, and the one hundred and third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and third course. The one hundred and fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fourth course, and the one hundred and fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifth course. The one hundred and sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixth course, and the one hundred and seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventh course. The one hundred and eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighth course, and the one hundred and ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninth course. The one hundred and tenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and tenth course, and the one hundred and eleventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eleventh course. The one hundred and twelfth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twelfth course, and the one hundred and thirteenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirteenth course. The one hundred and fourteenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fourteenth course, and the one hundred and fifteenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifteenth course. The one hundred and sixteenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixteenth course, and the one hundred and seventeenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventeenth course. The one hundred and eighteenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighteenth course, and the one hundred and nineteenth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and nineteenth course. The one hundred and twentieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twentieth course, and the one hundred and twenty-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-first course. The one hundred and twenty-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-second course, and the one hundred and twenty-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-third course. The one hundred and twenty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-fourth course, and the one hundred and twenty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-fifth course. The one hundred and twenty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-sixth course, and the one hundred and twenty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-seventh course. The one hundred and twenty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-eighth course, and the one hundred and twenty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and twenty-ninth course. The one hundred and thirtieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirtieth course, and the one hundred and thirty-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-first course. The one hundred and thirty-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-second course, and the one hundred and thirty-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-third course. The one hundred and thirty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-fourth course, and the one hundred and thirty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-fifth course. The one hundred and thirty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-sixth course, and the one hundred and thirty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-seventh course. The one hundred and thirty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-eighth course, and the one hundred and thirty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and thirty-ninth course. The one hundred and fortieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fortieth course, and the one hundred and forty-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-first course. The one hundred and forty-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-second course, and the one hundred and forty-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-third course. The one hundred and forty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-fourth course, and the one hundred and forty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-fifth course. The one hundred and forty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-sixth course, and the one hundred and forty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-seventh course. The one hundred and forty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-eighth course, and the one hundred and forty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and forty-ninth course. The one hundred and fiftieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fiftieth course, and the one hundred and fifty-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-first course. The one hundred and fifty-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-second course, and the one hundred and fifty-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-third course. The one hundred and fifty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-fourth course, and the one hundred and fifty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-fifth course. The one hundred and fifty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-sixth course, and the one hundred and fifty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-seventh course. The one hundred and fifty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-eighth course, and the one hundred and fifty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and fifty-ninth course. The one hundred and sixtieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixtieth course, and the one hundred and sixty-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-first course. The one hundred and sixty-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-second course, and the one hundred and sixty-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-third course. The one hundred and sixty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-fourth course, and the one hundred and sixty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-fifth course. The one hundred and sixty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-sixth course, and the one hundred and sixty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-seventh course. The one hundred and sixty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-eighth course, and the one hundred and sixty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and sixty-ninth course. The one hundred and seventieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventieth course, and the one hundred and seventy-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-first course. The one hundred and seventy-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-second course, and the one hundred and seventy-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-third course. The one hundred and seventy-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-fourth course, and the one hundred and seventy-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-fifth course. The one hundred and seventy-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-sixth course, and the one hundred and seventy-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-seventh course. The one hundred and seventy-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-eighth course, and the one hundred and seventy-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and seventy-ninth course. The one hundred and eightieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eightieth course, and the one hundred and eighty-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-first course. The one hundred and eighty-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-second course, and the one hundred and eighty-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-third course. The one hundred and eighty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-fourth course, and the one hundred and eighty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-fifth course. The one hundred and eighty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-sixth course, and the one hundred and eighty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-seventh course. The one hundred and eighty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-eighth course, and the one hundred and eighty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and eighty-ninth course. The one hundred and ninetieth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninetieth course, and the one hundred and ninety-first number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-first course. The one hundred and ninety-second number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-second course, and the one hundred and ninety-third number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-third course. The one hundred and ninety-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-fourth course, and the one hundred and ninety-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-fifth course. The one hundred and ninety-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-sixth course, and the one hundred and ninety-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-seventh course. The one hundred and ninety-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-eighth course, and the one hundred and ninety-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the one hundred and ninety-ninth course. The two hundredth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundredth course, and the two hundred and first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and first course. The two hundred and second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and second course, and the two hundred and third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and third course. The two hundred and fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fourth course, and the two hundred and fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifth course. The two hundred and sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixth course, and the two hundred and seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventh course. The two hundred and eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighth course, and the two hundred and ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninth course. The two hundred and tenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and tenth course, and the two hundred and eleventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eleventh course. The two hundred and twelfth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twelfth course, and the two hundred and thirteenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirteenth course. The two hundred and fourteenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fourteenth course, and the two hundred and fifteenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifteenth course. The two hundred and sixteenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixteenth course, and the two hundred and seventeenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventeenth course. The two hundred and eighteenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighteenth course, and the two hundred and nineteenth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and nineteenth course. The two hundred and twentieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twentieth course, and the two hundred and twenty-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-first course. The two hundred and twenty-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-second course, and the two hundred and twenty-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-third course. The two hundred and twenty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-fourth course, and the two hundred and twenty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-fifth course. The two hundred and twenty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-sixth course, and the two hundred and twenty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-seventh course. The two hundred and twenty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-eighth course, and the two hundred and twenty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and twenty-ninth course. The two hundred and thirtieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirtieth course, and the two hundred and thirty-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-first course. The two hundred and thirty-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-second course, and the two hundred and thirty-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-third course. The two hundred and thirty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-fourth course, and the two hundred and thirty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-fifth course. The two hundred and thirty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-sixth course, and the two hundred and thirty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-seventh course. The two hundred and thirty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-eighth course, and the two hundred and thirty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and thirty-ninth course. The two hundred and fortieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fortieth course, and the two hundred and forty-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-first course. The two hundred and forty-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-second course, and the two hundred and forty-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-third course. The two hundred and forty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-fourth course, and the two hundred and forty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-fifth course. The two hundred and forty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-sixth course, and the two hundred and forty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-seventh course. The two hundred and forty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-eighth course, and the two hundred and forty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and forty-ninth course. The two hundred and fiftieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fiftieth course, and the two hundred and fifty-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-first course. The two hundred and fifty-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-second course, and the two hundred and fifty-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-third course. The two hundred and fifty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-fourth course, and the two hundred and fifty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-fifth course. The two hundred and fifty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-sixth course, and the two hundred and fifty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-seventh course. The two hundred and fifty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-eighth course, and the two hundred and fifty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and fifty-ninth course. The two hundred and sixtieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixtieth course, and the two hundred and sixty-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-first course. The two hundred and sixty-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-second course, and the two hundred and sixty-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-third course. The two hundred and sixty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-fourth course, and the two hundred and sixty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-fifth course. The two hundred and sixty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-sixth course, and the two hundred and sixty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-seventh course. The two hundred and sixty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-eighth course, and the two hundred and sixty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and sixty-ninth course. The two hundred and seventieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventieth course, and the two hundred and seventy-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-first course. The two hundred and seventy-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-second course, and the two hundred and seventy-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-third course. The two hundred and seventy-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-fourth course, and the two hundred and seventy-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-fifth course. The two hundred and seventy-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-sixth course, and the two hundred and seventy-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-seventh course. The two hundred and seventy-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-eighth course, and the two hundred and seventy-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and seventy-ninth course. The two hundred and eightieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eightieth course, and the two hundred and eighty-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-first course. The two hundred and eighty-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-second course, and the two hundred and eighty-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-third course. The two hundred and eighty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-fourth course, and the two hundred and eighty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-fifth course. The two hundred and eighty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-sixth course, and the two hundred and eighty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-seventh course. The two hundred and eighty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-eighth course, and the two hundred and eighty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and eighty-ninth course. The two hundred and ninetieth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninetieth course, and the two hundred and ninety-first number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-first course. The two hundred and ninety-second number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-second course, and the two hundred and ninety-third number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-third course. The two hundred and ninety-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-fourth course, and the two hundred and ninety-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-fifth course. The two hundred and ninety-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-sixth course, and the two hundred and ninety-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-seventh course. The two hundred and ninety-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-eighth course, and the two hundred and ninety-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the two hundred and ninety-ninth course. The three hundredth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundredth course, and the three hundred and first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and first course. The three hundred and second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and second course, and the three hundred and third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and third course. The three hundred and fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fourth course, and the three hundred and fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifth course. The three hundred and sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixth course, and the three hundred and seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventh course. The three hundred and eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighth course, and the three hundred and ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninth course. The three hundred and tenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and tenth course, and the three hundred and eleventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eleventh course. The three hundred and twelfth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twelfth course, and the three hundred and thirteenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirteenth course. The three hundred and fourteenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fourteenth course, and the three hundred and fifteenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifteenth course. The three hundred and sixteenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixteenth course, and the three hundred and seventeenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventeenth course. The three hundred and eighteenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighteenth course, and the three hundred and nineteenth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and nineteenth course. The three hundred and twentieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twentieth course, and the three hundred and twenty-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-first course. The three hundred and twenty-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-second course, and the three hundred and twenty-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-third course. The three hundred and twenty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-fourth course, and the three hundred and twenty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-fifth course. The three hundred and twenty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-sixth course, and the three hundred and twenty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-seventh course. The three hundred and twenty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-eighth course, and the three hundred and twenty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and twenty-ninth course. The three hundred and thirtieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirtieth course, and the three hundred and thirty-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-first course. The three hundred and thirty-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-second course, and the three hundred and thirty-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-third course. The three hundred and thirty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-fourth course, and the three hundred and thirty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-fifth course. The three hundred and thirty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-sixth course, and the three hundred and thirty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-seventh course. The three hundred and thirty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-eighth course, and the three hundred and thirty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and thirty-ninth course. The three hundred and fortieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fortieth course, and the three hundred and forty-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-first course. The three hundred and forty-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-second course, and the three hundred and forty-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-third course. The three hundred and forty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-fourth course, and the three hundred and forty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-fifth course. The three hundred and forty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-sixth course, and the three hundred and forty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-seventh course. The three hundred and forty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-eighth course, and the three hundred and forty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and forty-ninth course. The three hundred and fiftieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fiftieth course, and the three hundred and fifty-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-first course. The three hundred and fifty-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-second course, and the three hundred and fifty-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-third course. The three hundred and fifty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-fourth course, and the three hundred and fifty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-fifth course. The three hundred and fifty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-sixth course, and the three hundred and fifty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-seventh course. The three hundred and fifty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-eighth course, and the three hundred and fifty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and fifty-ninth course. The three hundred and sixtieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixtieth course, and the three hundred and sixty-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-first course. The three hundred and sixty-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-second course, and the three hundred and sixty-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-third course. The three hundred and sixty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-fourth course, and the three hundred and sixty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-fifth course. The three hundred and sixty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-sixth course, and the three hundred and sixty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-seventh course. The three hundred and sixty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-eighth course, and the three hundred and sixty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and sixty-ninth course. The three hundred and seventieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventieth course, and the three hundred and seventy-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-first course. The three hundred and seventy-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-second course, and the three hundred and seventy-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-third course. The three hundred and seventy-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-fourth course, and the three hundred and seventy-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-fifth course. The three hundred and seventy-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-sixth course, and the three hundred and seventy-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-seventh course. The three hundred and seventy-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-eighth course, and the three hundred and seventy-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and seventy-ninth course. The three hundred and eightieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eightieth course, and the three hundred and eighty-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-first course. The three hundred and eighty-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-second course, and the three hundred and eighty-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-third course. The three hundred and eighty-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-fourth course, and the three hundred and eighty-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-fifth course. The three hundred and eighty-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-sixth course, and the three hundred and eighty-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-seventh course. The three hundred and eighty-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-eighth course, and the three hundred and eighty-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and eighty-ninth course. The three hundred and ninetieth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninetieth course, and the three hundred and ninety-first number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-first course. The three hundred and ninety-second number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-second course, and the three hundred and ninety-third number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-third course. The three hundred and ninety-fourth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-fourth course, and the three hundred and ninety-fifth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-fifth course. The three hundred and ninety-sixth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-sixth course, and the three hundred and ninety-seventh number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-seventh course. The three hundred and ninety-eighth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-eighth course, and the three hundred and ninety-ninth number, 0.5, gives the number of feet in the three hundred and ninety-ninth course. The four hundredth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundredth course, and the four hundred and first number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and first course. The four hundred and second number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and second course, and the four hundred and third number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and third course. The four hundred and fourth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and fourth course, and the four hundred and fifth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and fifth course. The four hundred and sixth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and sixth course, and the four hundred and seventh number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and seventh course. The four hundred and eighth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and eighth course, and the four hundred and ninth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and ninth course. The four hundred and tenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and tenth course, and the four hundred and eleventh number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and eleventh course. The four hundred and twelfth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and twelfth course, and the four hundred and thirteenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and thirteenth course. The four hundred and fourteenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and fourteenth course, and the four hundred and fifteenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and fifteenth course. The four hundred and sixteenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and sixteenth course, and the four hundred and seventeenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and seventeenth course. The four hundred and eighteenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and eighteenth course, and the four hundred and nineteenth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and nineteenth course. The four hundred and twentieth number, 0.5, gives the number of feet in the four hundred and twentieth course, and the four hundred and twenty-first number, 0.5, gives the

aber nur mit der Briefpost befaßt, und in dem Orte Traiskirchen, statt der dort bisher bestandenen Briefsammlung eine förmliche Poststation mit Poststall in Wirksamkeit gesetzt. Das Postausmaß ist zwischen Wien und Traiskirchen mit 1½ Post, und ebenso von Traiskirchen nach Neustadt mit 1½ Post bestimmt worden.

Das Distanzausmaß zwischen Tereschény und Sereth ist, vom 1. Januar an, von 1½ auf 1⅜ Posten, dann jenes zwischen Granicznestie und Suczawa in Galizien von 2 auf 1⅝ Posten festgesetzt worden.

In dem Markte Littay im Neustädtler Kreise in Krain ist seit dem 1. Octbr. 1847 eine Briefsammlung in Wirksamkeit getreten, welche sich sowol mit Correspondenzen als Fahrpostsendungen befaßt und mit dem Ober-Postamte in Laibach in Verbindung steht.

Die in der Stadt Gurkfeld, ebenfalls im Neustädtler Kreise in Krain, am 1. Decbr. 1847 in Wirksamkeit getretene Briefsammlung befaßt sich sowol mit Correspondenzen als mit kleinen Fahrpoststücken und steht mit dem Postamte Landstraß in Postverbindung.

Preußen.

Da die englische Briefpost nach und aus Canada nicht mehr im Transit durch die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, sondern direct über Halifax in Neu-Schottland befördert wird, so ist für Zeitungen nach und aus Canada nicht ferner das nordamerikanische Transitporto von einem Penny pro Stück zu zahlen und gelten daher für diese Zeitungen dieselben Portosätze, wie für alle übrigen, auf dem Wege über England zu versendenden Zeitungen nach und aus überseeischen Orten[1]).

Bei Postanstalten, wo eine wöchentlich einmalige Landbriefbestellung nach jedem im Umkreise belegenen Orte besteht, sollen die Briefe an Landbewohner, welche schriftlich erklärt haben, ihre Correspondenz von der Post abholen lassen zu wollen, längstens acht Tage, den Tag der Ankunft mit gerechnet, und bei denjenigen Postanstalten, wo eine wöchentlich zwei- oder mehrmalige Landbriefbestellung nach jedem Orte im Umkreise stattfindet, längstens vier Tage, den Ankunftstag mitgerechnet, aufbewahrt, und,

---

1) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 15. Nov. 1847. (Amtsbl. d. k. Post-Departements, St. 46. Nr. 198.)

wenn sie innerhalb dieser Frist nicht abgeholt worden sind, dem Landbriefträger zur Bestellung, gegen Einziehung des tarifmäßigen Bestellgeldes übergeben werden [2]).

Nr. 51 des Amts-Blatts des k. Post-Departements vom 18. December 1847 enthält unter Nr. 218 die Verordnung, betreffend das Verfahren bei Beantragung der den Postillonen verheißenen Dienst-Auszeichnungen, Geld-Geschenke, Zulagen und Pensionen, nebst der Zusammenstellung der bestehenden Vorschriften und Grundsätze über die Annahme und Vereidigung der Postillone, über die Berechnung ihrer Dienstzeit und über die Gewährung der denselben verheißenen Dienst-Auszeichnungen, Belohnungen und Pensionen.

Posterpeditionen sind eingerichtet worden in Heiligenhaus, Reg.-Bez. Düsseldorf, Kreis Elberfeld, und in Krzizanowitz, Reg.-Bez. Oppeln, Kreis Ratibor; eine Briefsammlung in Aulowöhnen, Reg.-Bez. Gumbinnen, Kreis Insterburg. — Die bei der Posterpedition zu Königshütte bestandene Station, sowie die Station zu Bußberg sind aufgehoben worden. Bei der Posterpedition zu Neuerburg befindet sich eine vollständige Station.

Sachsen.

Die Portotaxe für gewöhnliche Packerei-Sendungen (d. h. mit Ausschluß der Geld-Sendungen) zwischen den an Eisenbahn-Routen gelegenen sächsischen und preußischen Postorten ist auf die Hälfte, jedoch unter Beibehaltung des 1½fachen Briefportos für den sächsischen und des doppelten Briefportos für den preußischen Antheil als geringsten Portosatz, ermäßigt worden [3]).

Bayern.

Das gesammte Postwesen ist von dem Ressort des Ministeriums des k. Hauses und des Aeußern getrennt und dieser Geschäftszweig, wie es bereits vor dem Jahre 1832 der Fall gewesen, vom 1. Dec. 1847 an, dem königlichen Finanz-Ministerium untergeordnet worden [4]).

Die Postbeamten und Bediensteten bei den äußeren Aemtern sind wiederholt angewiesen worden, stets gegen das Publikum ein

---

2) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 27. Nov. 1847 (a. a. O. St. 49. Nr. 213)

3) Verordn. d. Ober-Postdirection v. 23. Nov. 1847 (Post-V.-Blatt, St. 18. Nr. 382).

4) Reg.-Bl. v. J. 1847, Nr. 51. und Verordn. u. Anz.-Bl. f. d. k. b. Posten, Nr. XXXVII.

höfliches und anständiges Benehmen zu beobachten, und selbst in dem Falle, wenn Zumuthungen gemacht werden sollten, die gegen bestehende Anordnungen verstoßen, solche in einer den Mann von Bildung beurkundenden Art mit Ruhe zurückzuweisen [5]).

Die Posterpeditionen sind angewiesen worden, ankommende nicht recommandirte Briefe an Bewohner solcher Orte, welche in ihrem Bestellungsbezirke und entweder unmittelbar an der Poststraße liegen, oder mit einem an derselben liegenden Orte in beständigem Verkehr stehen, sofern dahin keine andere regelmäßige und sichere Bestellungs-Gelegenheit besteht, wie nicht minder die schriftlichen Nachrichten (Aviso) über vorliegende recommandirte Briefe und Fahrpoststücke ihren Postillonen zur Bestellung bei der Rückkehr zu übergeben, und dieselben anzuweisen, die Abgabe unmittelbar an den Adressaten, wenn er an der Straße wohnt, oder außerdem an einen solchen für alle Fälle bestimmt zu wählenden Anwohner, wie z. B. Gastwirthe u. s. w. zu besorgen, von welchem gewissenhafte Uebermittelung an den Adressaten zu gewärtigen ist [6]).

Mit dem 1. Dec. 1847 ist in dem Pfarrdorfe Roßhaupten, Landgerichts Füssen, mit der daselbst bereits bestandenen Relais-Poststallhalterei eine Brief- und Fahrposterpedition verbunden worden, welche mittelst der täglichen Eilwagenfahrten zwischen Kaufbeuern und Füssen in Postverbindung ist.

Der Poststalldienst zu Grafenwöhr wurde, unter Beibehaltung der dortigen Briefposterpedition, aufgehoben.

In dem in Oberfranken zwischen Hof und Nordhalben gelegenen Städtchen Naila a. d. Selbitz tritt mit dem 1. Januar 1848 eine Posterpedition ohne Poststall in Wirksamkeit, welche mittelst täglicher Karriolfahrten mit dem Postamte Hof verbunden wird.

In der Stadt Ottobeuren, zwischen Memmingen und Obergünzburg im Regierungsbezirke von Schwaben und Neuburg gelegen, wird eine Brief- und Fahrposterpedition mit Poststall errichtet und durch tägliche Karriolfahrten mit Memmingen, sowie durch tägliche Briefpostritte mit Obergünzburg in Postverbindung gesetzt.

---

5) Verf. d. Gen.-Verw. d. k. Posten und Eisenbahnen vom 8. Nov. 1847 (Verordn. und Anz.-Bl. f. d. k. b. Posten, Nr. XXXV.

6) Verf. ders. v. 9. Nov. 1847. (a. a. O. Nr. XXXVI.)

Für die mit dieser neuen Expedition verbundene Poststallhaltung sind die Entfernungen zwischen Ottobeuren und

Erkheim über Attenhausen auf	3	Stunden,
Memmingen auf	3	"
Mindelheim über Sontheim und Stetten auf .	6	"
Obergünzburg auf	5	"
Wolfertschwenden nach dem westlichen Straßenzuge auf	2	"

festgesetzt.

Würtemberg.

In Lauffen und in Bietigheim, beide im Oberamte Besigheim, sind Post-Expeditionen errichtet worden.

Großherzogthum Hessen.

Art. 270 des Polizeistrafgesetzes vom 2. Novbr. 1847 bestimmt [7]):

Hinsichtlich des Ausweichens der Fuhrwerke und Reiter sind folgende Bestimmungen zu beachten:

1) Alle Fuhrwerke, besetzte oder leere Chaisen, beladene oder leere Wagen, welche sich auf öffentlichen Wegen begegnen, müssen, insofern es die Beschaffenheit und Breite der letzteren gestatten, einander zeitig zur Hälfte rechts ausweichen, d. h. rechts auf die Seite so weit einlenken, daß für das andere Fuhrwerk die Hälfte der Fahrbahn frei bleibt.

2) Gestattet die Beschaffenheit des Wegs das Ausweichen nicht, so muß derjenige Leiter eines Fuhrwerks, welcher den ihm entgegen kommenden Wagen zuerst bemerken kann, an einem schicklichen Orte solange mit seinem Fuhrwerke halten, bis das andere Fuhrwerk vorüber gefahren ist. Fuhrleute haben sich daher auf solchen Wegen durch Rufen oder Klatschen mit der Peitsche, die Postillons mit dem Horne Zeichen zu geben.

3) Namentlich finden die Vorschriften unter 2 bei Hohlwegen Anwendung. Kommen aber gleichwol zwei Fuhrwerke in einem Hohlwege zusammen, wo ein Ausweichen nicht möglich ist, so muß dasjenige von beiden zurückfahren, für welches dies, weil es das leichtere ist, oder weil es dem Anfange des Hohlwegs sich am nächsten befindet, mit den wenigsten Schwierigkeiten verknüpft ist. 2c.

5) Bei dem Vorbeifahren nach einerlei Richtung, welches überhaupt nur dann, wenn der Weg das Ausweichen gestattet, zulässig ist und nur mit der gehörigen Vorsicht geschehen darf, muß

---

7) Reg.-Bl. Nr. 42.

der Leiter des zurückbleibenden Wagens auf die rechte Seite so ausweichen und langsam fahren, daß das andere Fuhrwerk auf der anderen Seite vorbeifahren und auf die Mitte der Fahrbahn gelangen kann. Das Vorbeifahren im Jagen und das Wettfahren ist ganz untersagt.

6) Wenn sich Fuhrwerke auf steilen Wegen, an deren einer Seite ein Abhang sich befindet, begegnen, so hat das hinauffahrende, es mag beladen sein oder nicht, gegen den Abhang hin auszuweichen.

Mecklenburg-Schwerin.

Die Erhöhung des Extrapost- und Estafetten-Geldes (vergl. 3. Heft v. 1847. S. 30) ist in der Art wieder aufgehoben worden, daß vom 1. Dec. 1847 an lediglich die früheren tarifmäßigen Sätze für Extraposten, Couriere und Estafetten einzutreten haben [8]).

Sachsen-Weimar-Eisenach.

Die Postdistanz zwischen Neustadt a. d. O. und Schleiz im Fürstenthume Reuß auf der neuen Straße über Dittersdorf ist auf $2\frac{3}{4}$ Meilen festgesetzt worden.

Lippe.

Die Regierung bringt unterm 7. December 1847 die Bestimmungen der, ohnerachtet der im Postvertrage vom 9. Juni 1845 vereinbarten Herabsetzung des Binnenportos, häufig übertreten werdenden Verordnung vom 4. Juli 1837, nach welcher von und nach Orten, zwischen welchen eine geregelte Postverbindung besteht, Briefe und versiegelte Packete bis 20 *Ct.* schwer nur durch die Posten, nicht durch Privatboten und Fuhrleute besorgt werden dürfen, in Erinnerung und weiset die Obrigkeiten an, auf deren Befolgung zu halten und zur Anzeige kommende Entgegenhandlungen mit den dafür festgesetzten Strafen zu belegen [9]).

---

8) Bek. d. Kammer v. 8. Nov. 1847 (Offic. Wochenbl. Nr. 32).
9) Reg.- u. Anz.-Bl. v. J. 1847. Nr. 50.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutsche Bundesstaaten.

Ueber die Verhandlungen des Postcongresses. — Nachdem in der zehnten Sitzung (vergl. 8. Heft v. J. 1847, S. 61) der Briefportotarif und dessen Progression festgestellt war, handelte es sich nun um die Fragen, wie die Vertheilung des Portos unter die Vereinsstaaten und resp. Postverwaltungen bewirkt werden soll, und welche Entschädigung für das künftig in Wegfall zu kommende Transitporto den betreffenden Staaten zu gewähren sein möchte. Wegen der Portovertheilung ist in der eilften Sitzung vom 12. November beschlossen worden, für jetzt (um nicht die Verhandlungen bis auf ungewisse Zeit aussetzen zu müssen) von weiteren, nicht ohne Zeitverlust zu beschaffenden, auf die bisherigen Erfahrungen basirten Porto-Erhebungs-Veranschlagungen abzusehen, und ist man in der Sitzung vom 19. November zu dem Resultate gelangt, daß für jetzt keine andere Vertheilungsart ausführbar sei, als die früher bereits von Oesterreich proponirte, wornach das erhobene Porto in zwei gleiche Theile, unter die absendende und die empfangende Postverwaltung zu theilen wäre. Ueber die Entschädigung für den Wegfall des Transitportos ist jedoch eine vollständige Einigung noch nicht erlangt worden.

In einer der neuesten Sitzungen des Postcongresses kamen die Briefbestellgebühren zur Sprache. Dieselben betragen in

Oesterreich	1 Kr. und $\frac{1}{2}$ Kr. Conv.-M.
Preußen	1 Sgr. und $\frac{1}{2}$ Sgr.
Bayern	hat keine.
Sachsen	6 Npf. und 3 Npf.
Hannover	$\frac{1}{6}$ ggr. in den Städten.
Würtemberg	1 Kr.
Baden	1 "
Holstein	$\frac{5}{8}$ Schill. Cour.
Luxemburg	hat keine.
Braunschweig	$\frac{1}{4}$ gr.
Mecklenbg.-Schwerin	3 pf., 1 Schill.
Mecklenburg-Strelitz	$\frac{1}{2}$ Schill. Cour.
Lübeck	$\frac{1}{2}$ Schill. = 6 pf.
Bremen	1 Grote = $\frac{1}{72}$ Thlr.
Hamburg	1 Schill.
Taxis	1 Kr. und $\frac{1}{4}$ gr.

Gegen die von Bayern beantragte gänzliche Abschaffung erhob besonders Preußen vielfachen Widerspruch, indem hierdurch ein allzufühlbarer Verlust für die Staatscasse zu befürchten stehe. Da nun hierüber, sowie über die Einführung gleichmäßiger Be-

stellgebühren ein Beschluß nicht herbeigeführt werden konnte: so vereinigte man sich nur dahin, daß man von einer Erfahrung der zur Zeit festgesetzten Bestellgebühren fürs künftige absehen und dahin streben wolle, dieselben zu ermäßigen und, soweit möglich, nach und nach gänzlich in Wegfall zu bringen.

Ferner sind Beschlüsse gefaßt worden über ein gleichmäßiges Verfahren für Retour- und reclamirte Briefe und über gewisse Portofreiheiten.

In der Woche vor Weihnachten hat sich der Congreß bis zum 10. Januar vertagt.

Preußen.

Die Handelskammer in Krefeld hat an das General-Postamt folgenden Antrag gerichtet:

„Daß es einem hohen General-Postamte gefallen möge, Allerhöchsten Orts eine Bestimmung zu erwirken, nach welcher Päckerei-Versendungen aus allen Theilen der Monarchie nur bis zu dem Punkte, wo sie auf eine Eisenbahnroute übergehen, der vollen durch das Regulativ vom 16. Dec. 1824 vorgeschriebenen Portotaxe unterworfen, von diesem Punkte ab aber bis zu ihrem Bestimmungsorte oder, wenn derselbe nicht an der betreffenden Eisenbahn belegen ist, für die Strecke, auf welcher der Transport per Eisenbahn erfolgt, an der mittelst Allerhöchster Cabinetsordre vom 5. März currentis bewilligten Moderation betheiligt werden.

Sollten aber einer solchen allgemeinen Anordnung zur Zeit noch Bedenken entgegenstehen, so richtet die Handelskammer subsidiarisch an ein hohes General-Postamt die Bitte:

„Hochdasselbe möge mit Rücksicht auf die im Bau begriffene Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, welche Krefeld mit dem Eisenbahnsystem unseres Staates in unmittelbare Verbindung bringt, die für Päckerei-Sendungen auf Eisenbahnrouten bewilligte Portomoderation schon jetzt auf die von dem hiesigen Platze abgehenden Sendungen anwendbar erklären."

Der Entwurf des Straf-Gesetzbuches für die preußischen Staaten lautet in

§. 396. Postbeamte, welche die der Post anvertrauten Briefe oder Packete rechtswidrig eröffnen, oder dergl. Briefe oder Packete, welche keinen Geldwerth haben, unterschlagen, sollen ihres Amtes entsetzt und mit Gefängniß oder Strafarbeit bis zu zwei Jahren bestraft werden.

§. 394. Ein Beamter, welcher Geld oder andere Sachen, die er in amtlicher Eigenschaft empfangen hat, unterschlägt, soll

mit Cassation und mit Strafarbeit bis zu fünf Jahren belegt werden. — Die Absicht, das Unterschlagene wieder zu erstatten, soll die Anwendung dieser Strafe nicht ausschließen.

In Breslau wird, wie in Berlin, vom 1. Januar ab, die Einrichtung getroffen, daß die Packete den Empfängern durch besondere vereidete Packetbesteller in ihre Wohnung gesendet werden.

Bayern.

Kammer-Anträge. — Die Kammer der Abgeordneten hat bei der Beschlußfassung über die, ihr durch das königl. Finanz-Ministerium vorgelegten Nachweisungen über die Verwendung der Staats-Einnahmen in dem Verwaltungsjahre $18\frac{4}{5}\frac{5}{6}$ geglaubt, unterm 24. Nov. vor. J. folgende Anträge zur Position: Post stellen zu sollen: Se. Majest. der König seien auf verfassungsmäßigem Wege zu bitten: 1) bei Fahrpoststücken das Porto zu mindern, und, wenn sie die fertigen Strecken der Eisenbahnen beschreiten, diejenige Porto-Ermäßigung, die die Eisenbahntaxen dem Publikum gewähren, auch stattfinden zu lassen; 2) bei Briefversendungen im Lande, die Frankirung in ähnlicher Weise, wie sie bei der Pennypost in England eingeführt ist, zu gestatten.

Im Landtagsabschiede, nach dessen Verkündigung am 30. Nov. die Schließung der Ständeversammlung stattgefunden hat, heißt es unter Anderem: Die bei diesem Anlasse (bei der vorgelegten Nachweisung über die Verwendung der Staats-Einnahmen in dem Verwaltungsjahre $18\frac{5}{4}\frac{5}{6}$) in Beziehung auf die Postverhältnisse gestellten Anträge werden Wir einer näheren Prüfung unterwerfen.

Postdebitsentziehung. — Der Correspondent von und für Deutschland sagt: Die Kammer der Reichsräthe hat bei der Berathung und Schlußfassung über den Antrag der Abgeordnetenkammer gegen die Postentziehung (s. vor. Heft S. 50 f.) eine bisher unbekannte Distinction zwischen „Postdebit" (was nach ihrer Auslegung soviel heißen soll, als Debit der unter Couvert oder Kreuzband an die Post gelangenden Zeitungen) und „Detailspedition offener Zeitungsblätter" statuirt. Damit hängt es zusammen, daß sie aus dem Antrage: „es habe die Entziehung des Postdebits für nicht verbotene Zeitschriften nicht mehr stattzufinden" das Wörtchen „mehr" streichen konnte und mußte; denn unter Couvert oder Kreuzband versandten Zeitungen ist die Beförderung durch die Post noch nie versagt worden, und kann auch nicht versagt werden, ohne für Briefcouverts und Kreuzbände ein polizeiliches Durch-

suchungssystem einzuführen, von dem wir in Bayern, Gott sei Dank! verschont geblieben sind. Mit jener Distinction und Redactionsveränderung ist aber auch dem Antrage der Abgeordnetenkammer die Spitze abgebrochen; denn nur dem Postdebit in dem Sinne von „Detailspedition offener Zeitungsblätter" galt dieser Antrag.

Hannover.

Die Eröffnung des Betriebes auf der Hannover-Bremer Eisenbahn hat am 12. Decbr. stattgefunden.

Würtemberg.

Nach der Gütertransport-Ordnung für die Eisenbahn sind von der Beförderung auf der Eisenbahn ausgeschlossen die der Postverwaltung ausschließlich zum Transport vorbehaltenen Gegenstände, namentlich: 1) ohne Unterschied des Gewichts und Werths: Briefe, Geld, Pretiosen u. s. w., 2) wenn die Packete verschiedener Waaren-Gattungen 25 Ctr. und weniger im Gewichte haben.

Baden.

Nach den Rechnungs-Nachweisungen für 1845 und 1846 übersteigt die reine Einnahme der Postverwaltung, bestehend in 599,333 Fl. 3 Kr., den budgetmäßigen Betrag von 549,168 Fl. um 50,165 Fl. 3 Kr.

Nach einem Erlaß der Direction der Posten und Eisenbahnen vom 26. Nov. ist die Taxe für das Couvertiren in Betreff aller nach Frankreich gehenden Zeitungsblätter von 4 Fl. 33 Kr. auf 2 Fl. für das Jahr herabgesetzt worden.

Wir hören, daß man beabsichtigt, für die Briefpost eine vortheilhaftere Einrichtung zu treffen durch die sogenannten Bureaux ambulants, d. h. Bureaux in Waggons selbst, worin während der Fahrt die Briefe expedirt werden.

Thurn- und Taxis'scher Postverwaltungs-Bezirk.

Zwischen der französischen und der fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postbehörde ist ein Vertrag abgeschlossen worden, der zunächst die Einführung ermäßigter Portotaxen bezweckt. Da der Correspondenz-Verkehr mit Frankreich auch für einen großen Theil der übrigen deutschen Staaten durch die Thurn- und Taxis'sche Post vermittelt wird, so kommt die Wohlthat ermäßigter Taxen natürlich auch jenen zu Statten. Der fürstlich Thurn- und Ta-

ris'sche Bevollmächtigte, General-Postdirections-Rath Müller ist seit kurzem von seiner Mission aus Paris wieder zurückgekehrt.

Großbritannien.

Eine Anzeige des Postamts besagt, daß die Correspondenz nach Oesterreich künftig über Belgien und Preußen, als auf der kürzesten Route, werde befördert werden, insofern die Absender nicht ausdrücklich auf den Briefen die Versendung über Frankreich verlangen.

Nach den amtlichen Nachweisen über die Netto-Staatseinnahmen des vereinigten Königreichs für das am 10. October 1847 zu Ende gegangene Jahr beträgt die Einnahme vom Postamte 914,000 Pf. Strl.

Einer Angabe der „Schles. Ztg." zufolge wird die ostindisch-englische Post vom 1. Jan. 1848 ab zweimal monatlich durch Deutschland befördert werden, das eine Mal von Triest über Wien, Breslau, Kohlfurt, Frankfurt, Berlin, Hamburg nach London, das andere Mal von Triest über Wien, Breslau, Kohlfurt, Görlitz, Dresden, Leipzig, Magdeburg, Hannover, Köln, Ostende nach London. Die Beförderung geschieht durch Extra-Bahnzüge, welche die Meile in zehn Minuten zurücklegen sollen. — Man kann sich einen Begriff von dem steigenden Verkehre Englands und Frankreichs mit Indien und China machen, wenn man erfährt, daß mit dem am 24. Nov. von London und am 28. Nov. von Marseille expedirten indischen Post-Felleisen 46 Kästchen englischer Briefe und 27 Kästchen französischer Briefe abgeschickt wurden. Da jedes Postkästchen 5000 Briefe enthält, so giebt dies 230,000 Briefe für England und 135,000 für Frankreich.

Britisches Porto für einfache Briefe nach dem Auslande und den Kolonien[1]).

Anmerkung. Nach allen mit einem * bezeichneten Ländern und Plätzen müssen die Briefe frankirt werden.

Von Southampton (mit Post-Dampfschiffen).

Zwischen dem Ver. Königreiche und		
*Lissabon	1 Sh.	9 d.
*Spanien (mit Southampton-Packeten)	2 "	2 "
*Griechenland und Egypten (Alexandria ausgenommen)	1 "	6 "
Alexandria	1 "	6 "

---

1) Wenn nämlich Briefe mit den vorbenannten Stationspacketschiffen befördert werden.

Panama, Chili, Peru und Westküste von Amerika		2 $ — d.
Hayti und fremde Inseln in Westindien (Cuba ausgenommen)		1 " 5 "
* Venezuela		1 " — "
* Mexiko, Cuba und Neu-Granada		2 " 3 "
Gibraltar Malta Jonischen Inseln Honduras Brit. Westindien (Jamaica und Berbice ausgenommen) Kingston, Jamaica Aden, via Southampton Ceylon, via Southampton Indien, via Southampton Hong Kong, via Southampton		1 " — "
* Madeira via Lissabon		1 " 9 "
* do. (mit den westind. Packeten)		1 " 10 "
Jamaica (Kingston als Stationshafen ausgenommen) Berbice	incl. des Colonial-Portos von 2 d. pr. ½ Unze	1 " 2 "

Von Falmouth (mit Segel-Packeten).

Zwischen dem Ver. Königreiche und

	Porto ab Falmouth.	Inländ. Porto.	Ganzes Porto für den einfachen Brief.
* Madeira	1 $ 8 d.	2 d.	1 $ 10 d.
* Brasilien	2 " 7 "	2 "	2 " 9 "
* Buenos Ayres	2 " 5 "	2 "	2 " 7 "

Von Liverpool (mit Postdampfschiffen).

* Vereinigte Staaten Bermuda Halifax N. S. Newfoundland		1 $ — d.
Ober- und Nieder-Canada, Prince-Edward Insel, Neu Braunschweig und Neu Schottland (Halifax ausgenommen)	incl. des Colonial-Portos von 2 d. für ½ Unze	1 " 2 "

Von Dover (mit Postdampfschiffen).

Belgien	Brit. und fremdes Porto (unter ½ Unze)	1 $ — d.

* Dem Festlande von Europa via Belgien	Einfaches brit. Porto (nicht über ½ Unze)	—	8 d.
Frankreich und Algier . . .	Brit. und fremdes Porto (unter ¼ Unze)	—	10 "
* Spanien, Portugal, Sardinien, Toscana und Lucca, via Frankreich	do. do.	—	10 "
* Preußen, nördl. Rußland, Belgien, Holland, den beiden Sicilien, päbstlichen Staaten, Modena, Parma, Piazenza, Griechenland, Archipelagus und ionischen Inseln, via Frankreich	Einfaches brit. Porto (nicht über ½ Unze) . . .	—	10 "
Bayern, via Frankreich	do. do.	—	5 "
Oesterreich. Besitzungen, Krakau und Belgrad, via Frankreich	Einf. brit. u. fremdes Porto (unter ¼ Unze) . . .	1	5 "
Baden, via Frankreich . . .	do. do.	—	9 "
Würtemberg do.	do. do.	—	10 "
Schweiz do.	do. do.	—	11 "
Mehrern nördlichen Staaten . . v. Europa, befördert durch das Thurn- und Taxis'sche Ober-Postamt, via Frankreich	do. do.	1	8 "
Mehrern Staaten Deutschlands, durch dasselbe Postamt befördert, via Frankreich	do. do.	1	3 "
Wallachei und Moldau via Frankreich	do. do.	1	9 "
Europäische Türkei (Belgrad ausgenommen) und Scutari in Asien, via Frankreich	do. do.	1	11 "
Südl. Polen (nämlich die Gouvernements Krakau, Lublin und Sandomir) und südl. Rußland, via Frankreich	do. do.	1	6 "
Alexandrien, Beyrut, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel (mit französischen Packeten) via Marseille	do. do.	1	3 "

Toskana und den beiden Sicilien, via Marseille	Einf. brit. u. fremdes Porto (unter ¼ Unze) . .			1 $ 9 d.
Römischen Staaten	do.	do.	do.	1 = 7 =
Griechenland	do.	do.	do.	1 = 5 =
Malta	do.	do.	do.	1 = 1 =
Malta, mit der monatlichen Post, via Marseille		do.	do.	1 = 3 =
Alexandria	do.	do.	do.	1 = 8 =
*Indien	do.	do.	do.	1 = 10 =
*Hong Kong	do.	do.	do.	1 = 10 =
*Jonische Inseln	do.	do.	do.	1 = 8 =

Von London (mit Postdampfschiffen).

Preußen, via Hamburg und Holland	Einf. brit. u. fremdes Porto, nicht über ½ Unze			1 $ — d.
Preußen, via Belgien .	Einf. brit. u. fremdes Porto unter ¼ Unze			1 = — =
Festland von Europa, via Preußen. Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg u. Sachsen	Einf. brit. u. fremdes Porto, unter ¼ Unze			1 = 3 =
Deutsche Staaten (ausgenommen Würtemberg) befördert durch das Thurn- u. Taxissche Ober-Postamt		do.	do.	1 = 4 =
Polen		do.	do.	2 = 1 =
Rußland		do.	do.	1 = 7 =
Schweden		do.	do.	1 = 10 =
Oesterreich. Staaten via Belgien u. Holland		do.	do.	1 = 8 =
Oesterreich. Schlesien u. Galizien via Hamburg		do.	do.	1 = 3 =
Alle anderen Theile der österreich. Staaten via Hamburg . . .		do.	do.	1 = 7 =
Holland	Einf. brit. u. fremdes Porto, nicht über ½ Unze			1 = — =
Hannover u. Braunschweig		do.	do.	— = 9 =
Dänemark		do.	do.	— = 10 =
Lübeck		do.	do.	— = 9 =
Hamburg		do.	do.	— = 8 =
Bremen		do.	do.	— = 8 =

* Helgoland	Einfaches Porto		— ß 6 d.
* Curhaven	do.	do.	— " 6 "
* Großherzogthum Oldenburg	do.	do.	— " 6 "
* Europ. Continent via Holland	do.	do.	— " 8 "
* Java via Holland . .	do.	do.	1 " — "
* Neusüdwallis und Neuseeland	do.	do.	1 " — "
* Schweden, Norwegen, Mecklenburg-Schwerin u. Mecklenburg-Strelitz, wenn via Hamburg adressirt und nicht via Preußen zu befördern	Porto von London 1 ß 8 d.	Inländ. Porto 2 d.	Total 1 ß 10 d.

Am 17. Decbr. wird der neue Postvertrag zwischen der britischen Regierung und Nordamerika in Kraft treten, in dessen Folge während der Wintermonate alle 14 Tage und im Sommer alle 8 Tage, immer am Sonnabend, von Liverpool ein Dampfschiff nach Boston und Neu-York und ebenso umgekehrt abgehen soll. Die erste Post für diese Beförderung wird in London am 17. Dec. Abend geschlossen, um am 18. Dec. von Liverpool mit dem Dampfschiff Caledonia abzugehen.

Frankreich.

Zwei königliche Verordnungen vom 2. December bringen eine veränderte Organisation des Postdienstes zu Paris, auf einen Bericht des Finanzministers, in welchem die bisherigen Mängel und Fehler in diesem Dienste offen anerkannt werden. Der neue General-Postdirector, Dejean, war mit dem festen Vorsatze ins Amt getreten, den gerechten, von allen Seiten wiederhallenden Beschwerden des Publikums durch Abstellung der Mißbräuche abzuhelfen, und seine erste Aufgabe war daher, den Grund des Uebels zu erforschen. Sobald er vollkommen darüber sich unterrichtet hatte, nahm er die Mitwirkung des Finanz-Ministers, in dessen Departement das Postwesen gehört, in Anspruch. Er erstattete nicht blos genauen Bericht über den Stand der Dinge an denselben, sondern auf sein Verlangen nahm der Minister selbst persönlich genaue Kenntniß von allen Uebelständen durch eignen Augenschein, und so kam die Verordnung zu Stande, welche jetzt die ersten Schritte zum Bessern einleitet. Kraft der Verordnung vom 17. December 1844 hatte die vierte Division der Postverwaltung, mit dem Postrathe Mollard als Verwalter an der Spitze, den Dienst für Paris zu besorgen, und diese zerfiel wieder in vier Bureaux für die einzelnen Dienstzweige. Während alle andern Theile des activen Dienstes unter die Aufsicht der Inspection und die Controlle des Postrathes gestellt waren, fehlte beim Betriebsdienste zu Paris alle wirksame Ueberwachung. Was in dieser Dienstab-

theilung vorging, erfuhren der Postrath und der General-Director nur durch die Berichte des derselben vorgesetzten Verwalters. Der Finanzminister erkennt nun in seinem Bericht an den König an, daß ein solcher Zustand der Dinge allen Regeln einer guten Verwaltung zuwider sei, und kraft der vom König genehmigten Verordnung wird daher jetzt der Dienst zu Paris wieder unter dieselbe Aufsicht gestellt, wie alle übrigen. Ein besonderer Inspector wird künftig alle Geschäfte überwachen, und der Verwaltungsrath wird um so freier diese Maßregeln controlliren können, als der Director des Dienstes, welchen der Verwaltungsrath beaufsichtigen soll, keinen Sitz mehr in diesen haben wird. Zur Ausführung dieser Veränderungen war eine andere Vertheilung der Attributionen unter den vier Postverwaltern nöthig. Demnach wird künftig der Betriebsdienst zu Paris eine Section bilden, die aus zwei unter einen Sectionschef gestellten Bureaux besteht. Das erste Bureau, das der Ankunft und des Abgangs, beschäftigt sich mit Empfang und Abfertigung der aus den Departements und dem Auslande kommenden oder dahin bestimmten Depeschen; das zweite Bureau, das des Dienstes von Paris, empfängt die von Paris für Paris, die Departements und das Ausland bestimmten Briefe, Journale oder Druckschriften, besorgt die allgemeine Vertheilung von Geld-Artikeln in Paris, empfängt und expedirt die Estafetten und bewahrt die Briefe, deren Adressaten zu Paris nicht aufgefunden werden können, bis zu Ablauf der Frist, nach welcher sie zum Auswurf kommen. Dieser Dienst wird nicht mehr ausschließlich von einem der Post-Administratoren geleitet, sondern von den vier, den Rath bildenden Administratoren, und zwar von jedem in der Natur und den Schranken seiner betreffenden Attributionen, überwacht werden. Ein besonderer Inspector führt die Aufsicht darüber und erstattet dem General-Post-Director Bericht über alles, was im Dienste vorgeht. Die vierte Verwaltungs-Abtheilung wird künftig bestehen: 1) aus dem Bureau der Nicht-Werthe; 2) dem Bureau der Casse, und 3) aus dem Bureau der Geld-Artikel, welches bisher zur dritten Abtheilung gehörte. Durch diese neue Einrichtung des Dienstes erhält das Publikum unverkennbar größere Bürgschaften der Sicherheit, und die Maßregel wird daher mit allgemeinem Danke aufgenommen werden. Der Finanz-Minister stellt auch bereits noch eine weitere, nicht minder wichtige Verbesserung in Aussicht. Er hat sich nämlich von der Unzweckmäßigkeit der äußern Lage, wie der innern Einrichtung des Gebäudes, welche letztere nicht wenig dazu beträgt, die unausgesetzte Ueberwachung aller Dienstgeschäfte zu erschweren, mit eigenen Augen überzeugt und hofft, ohne allzugroße Kosten auch in diesem Punkte Abhülfe treffen zu können.

Belgien.

Die Kammer hat sich in ihrer Sitzung vom 24. Nov. mit einigen bei dem Postgesetze anzubringenden Abänderungen beschäftigt. Auf Verlangen der Regierung ist die Erörterung der beabsichtigten Postreform, der ein gleichförmiger Briefportosatz zu Grund liegen soll, auf einige Zeit vertagt worden. Die Kammer hat folgende Bestimmungen angenommen: 1) Gleichförmiger Briefportosatz von 10 Cent. für diejenigen einfachen Briefe, deren Absendungs- und Bestimmungsort durch dasselbe Bureau bedient werden; 2) Abschaffung des Rural-Decimes oder des erhöhten Satzes für Briefe, welche für das platte Land bestimmt sind; 3) die Facultät, die Briefe vermittelst eines vom Absender zu entrichtenden Portos von 10 Centimes zu recommandiren, ob man sie nun frei mache oder nicht; 4) die Einrichtung von Freimachungsstempeln à 10—20 Cent., welche der Absender selbst auf die Briefe, die er frei machen will, befestigen kann; 5) die Verminderung der Portosätze für Geldsendungen. Diese sind fortan wie folgt: bis 5 Frcs 10 Centimes; von 5—10 Frcs 20 Centimes, von 10—15 Frcs 30 Cent. und sofort für je 5 Frcs mehr 10 Cent. Hierauf kamen einige nachträgliche Vorschläge des Cabinets, nämlich die Herabsetzung des Portos von inländischen Zeitungen von 2 auf 1 Centime und die Herabsetzung des Portos für auswärtige Zeitungen von 10 auf 5 Centimes zur Sprache. Diese letzteren Vorschläge wurden in der nächstfolgenden Sitzung ebenfalls von der Kammer angenommen. In der Sitzung am 26. Nov. kam jedoch die Kammer auf den Artikel des neuen Post-Gesetzentwurfes, die recommandirten Briefe betreffend, wieder zurück und stellte nunmehr fest, daß der Absender zu der fraglichen Freimachung derselben verpflichtet ist. Die ausführlichen Verhandlungen werden wir im nächsten Hefte geben.

Es ist nun die Einrichtung einer täglich zweimaligen Postverbindung zwischen Belgien und England beschlossen.

Dänemark.

Nachdem die neue Postconvention zwischen Dänemark und Schweden, welche zwischen beiden Reichen am 17. Septbr. 1847 in Kopenhagen von den dazu ernannten Bevollmächtigten, nämlich dänischerseits vom General-Postdirector, Grafen Danneskjold-Samsöe, und schwedischerseits vom Ober-Postdirector, Freiherrn Hamilton, abgeschlossen worden war, ist diese Convention nunmehr von beiden Souverainen ratificirt und sind die allerhöchsten Ratificationsnoten am 30. Nov. ausgewechselt worden.

Das Haberslebener Postcomptoir, dem ein wackerer Postmann vorsteht, hat mit Genehmigung der k. Ober-Postdirection im westlichen Theile des Amtes Hadersleben eine Landbotenpost eingerichtet. Jeder Brief und jedes Packet bis zu 1 Pfund Gewicht nebst Adreßbrief kostet auf dieser Botenpost nur 1 ß. Cour. und kann nach Belieben frankirt und unfrankirt versandt werden; die Beförderung von Zeitschriften und Zeitungen kostet vierteljährlich für einmal wöchentlich erscheinende Blätter 2 ß., für zweimal erscheinende 3 ß. und für noch mehrmals erscheinende 4 ß.; für königl. Dienstsachen an Beamte und Prediger wird nichts entrichtet. Die Einführung eines solchen Instituts durch das ganze Land würde dem allgemeinen Wunsche gewiß entsprechen.

Schweden.

Der neulich von seiner Amtsreise aus Preußen und Dänemark heimgekehrte Ober-Postdirector Hugo Hamilton soll eine bedeutende Ermäßigung der nach Preußen und über Dänemark nach Deutschland, Frankreich und England gehenden Briefe erwirkt haben.

Schweiz.

Das Postregale in der Schweiz ist, nächst dem Salzregale, das einträglichste Hoheitsrecht. Nur Appenzell macht auf dasselbe keine Ansprüche und begnügt sich mit Boten. Unter den übrigen Cantonen hat Zürich das Postwesen in den Cantonen Zug, Unterwalden und Thurgau, mit Luzern gemeinschaftlich theilweise in Uri in Pacht; St. Gallen hat Schwyz gepachtet; Basel-Stadt besorgt das Postwesen von Basel-Land, Schaffhausen endlich hat seinen Posten an die fürstlich Thurn- und Taxis'sche Post-Administration um den geringen Erblehnzins von 1,500 Fl. R. M. verkauft. Die Posttaxen in den verschiedenen Cantonen zeigen sehr große Abstufungen. Im Ganzen wirft das Postregale 1 Mill. Franken ab. — Mügge sagt in seinen Reise-Erinnerungen: Ein Hemmniß des Verkehrs bilden die schweizerischen Posteinrichtungen. Die Schweiz hat 16 verschiedene Postanstalten (während selbst Deutschland nur noch mit 13 Posten, die Thurn- und Taxis'sche eingerechnet, behaftet ist), die einander an fiscalischer Habgier überbieten, so daß das Postregal der ganzen Schweiz nicht weniger abwirft als eine Million Franken, beinahe die Hälfte des Postertrags in dem achtmal stärker bevölkerten Preußen.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Ueber Porto-Nachzahlungen im Königreiche Preußen [1]).

Kein Correspondent ist verpflichtet, bei unrichtiger Anwendung der Portotaxe Seitens der Postbeamten, Portobeträge unter 15 Sgr. nachzuzahlen. Höhere Nachforderungen ist derselbe nur dann zu berichtigen schuldig, wenn solche innerhalb eines Jahres nach der Aufgabe des Briefes ꝛc. angemeldet werden.

Können solche nicht eingezogen werden, so bleibt der Beamte, der dieses Versehen begangen hat, dafür verhaftet. Dagegen wird in diesen Fällen das zu viel erhobene Porto dem Correspondenten zurückerstattet [2]).

In diesen Bestimmungen liegt jedoch kein Verbots-Gesetz für die Postbeamten, sich dergleichen zur königlichen Postcasse fließenden Porto-Beträge von dem Absender nachträglich zu erbitten, sondern es wird dadurch nur bestimmt, daß der letztere wider seinen Willen zur Berichtigung derselben nicht verpflichtet sein soll, worauf das Publikum in vorkommenden Fällen aufmerksam zu machen ist [3]).

Die Bemerkung, daß ein überhobener Porto-Betrag in dem Conto-Buche des Absenders gestrichen worden sei, genügt nicht, es ist vielmehr erforderlich, daß die betreffende Rückmeldung von dem betheiligten, Conto haltenden Correspondenten mit einem Anerkenntniß der stattgefundenen Absetzung des zu viel erhobenen Franko-Betrages in dem Conto-Buche, versehen werde [4]).

Nimmt die Postanstalt wahr, daß an Franko-Porto zu wenig erhoben worden ist, so darf dieselbe ihr Verfahren lediglich darauf richten, von dem Adressaten der Sendung zu erfahren, wer der Absender derselben gewesen ist. Zu diesem Behufe hat die Postanstalt des Bestimmungsortes auf den Brief zu vermerken:

..... Sgr. zu wenig erhoben und wird um Rückgabe des Couverts und Nennung des Absenders ersucht.

---

1) Vergl. 8. Heft v. J. 1847 S. 13 ff.
2) Regulativ über das Postwesen v. 18. Dec. 1824. §. 95 u. 96.
3) Gen.-Circul. v. 1. März 1836. Nr. 2. §. 11.
4) Gen.-Circul. Nr. 30. v. 11. Septbr. 1837.

Diese hinzuzufügende Bemerkung darf bei Strafe weder unterlassen, noch abgekürzt werden, auch wenn es sich nur um geringe Beträge handeln sollte.

Auf eine solche Aufforderung werden die Adressaten, seltene Ausnahmen abgerechnet, schon aus billiger Rücksicht sich dazu verstehen, das Couvert zurückzugeben und den Absender darauf zu nennen, oder wenigstens den letzteren namhaft zu machen, damit das Franko-Porto, welches gleich bei Einlieferung der Sendung hätte erhoben werden müssen, nachträglich von dem Absender gefordert werden kann.

Sollte ein Adressat sich weigern, das Couvert, mit dem Namen des Absenders versehen, zurückzugeben, oder wenigstens den Absender namhaft zu machen, und sollte in diesem Falle der Adressat eben so wenig bereit sein, den mangelnden Franko-Betrag selbst berichtigen zu wollen, so darf dessen ungeachtet die Sendung weder zurückgesandt, noch auch nur aufgehalten werden, sondern dieselbe muß dem Adressaten ohne alle Weiterungen behändigt werden. Die Postanstalt des Bestimmungsortes hat alsdann den mangelnden Franko-Betrag nach dem Abgangsorte anzurechnen, in der Anrechnung das Sachverhältniß kurz anzugeben und die betreffende Sendung nach Adresse, Beschaffenheit und Verschluß möglichst deutlich zu bezeichnen. Handelt es sich um einen Betrag von 15 Sgr. und darüber, so ist der Anrechnung eine beglaubigte Abschrift der Adresse, mit möglichst genauer Bezeichnung des Verschlusses, beizufügen.

Hat die unzulängliche Franko-Erhebung bei einer Sendung nach dem Auslande stattgefunden, so richtet sich das Verfahren der Grenz-Postanstalt danach:

1) ob die betreffende ausländische Postanstalt sich darauf einläßt, die ungenügend frankirte Sendung anzunehmen und die Einziehung des mangelnden Franko's zu besorgen, oder
2) ob dieselbe ein solches Verlangen zurückweiset und die vollständige Vergütung des richtigen Franko-Betrages in Anspruch nimmt.

In dem sub 2) gedachten Falle hat die Grenz-Postanstalt den mangelnden Franko-Betrag nach dem Abgangsorte anzurechnen, und bei Ausstellung der Anrechnung die vorstehend angegebenen Grundsätze zu befolgen.

Bei Sendungen, auf welchen der Vermerk „frei" — „fr." — am Abgangsorte übersehen worden ist, dient für die Postanstalt des Bestimmungsortes, resp. für die Grenz-Postanstalt, dasselbe Verfahren zur Richtschnur, welches in Bezug auf solche Sendungen vorgeschrieben ist, für welche das Franko-Porto am Abgangsorte zu niedrig erhoben worden ist.

Wenn Sendungen, auf welchen das Frankozeichen übersehen worden ist, durch Vermittelung einer Speditions-Postanstalt auf

den Bestimmungsort gesandt worden, so soll bereits die erste Speditions-Postanstalt verpflichtet sein, wenigstens eine Rückmeldung darüber nach dem Abgangsorte zu machen, um dort den Fall so bald als möglich ins Gedächtniß zurückzurufen. In der Karte, mit welcher die Speditions-Postanstalt den Gegenstand weiter sendet, muß ein kurzer Vermerk enthalten sein, daß diese Rückmeldung vorläufig erfolgt sei.

Diese Vorschriften finden auch auf Sendungen Anwendung, welche nach solchen fremden Postgebieten bestimmt sind, wohin ein Frankirungszwang besteht und für welche am Abgangsorte kein Franko-Porto erhoben worden ist.

In dergleichen Fällen dürfen daher die Sendungen niemals aufgehalten oder etwa aus dem Grunde zurückgesandt werden, um die Frankirung am Abgangsorte zu vervollständigen oder nachzuholen.

Wenn durch Versehen einer Postanstalt das erhobene und auf dem Briefe vorgezeichnete Franko in der Karte unvollständig oder gar nicht vergütet worden ist, so dürfen die Correspondenten weder durch Porto-Ansätze, noch durch Rückerbittung des Couverts behelligt, sondern dergleichen Versehen müssen von den Postanstalten unter einander ohne Belästigung des Publikums ausgeglichen werden. Ist die Sendung von der Postanstalt des Abgangsortes unmittelbar auf den Bestimmungsort encartirt, so hat die Postanstalt des Bestimmungsortes den auf dem Briefe vorgezeichneten, aber in der Karte nicht vergüteten Franko-Betrag nach dem Abgangsorte anzurechnen. Ist die Sendung dagegen bei einer Speditions-Postanstalt umzuarbeiten, und hat die Postanstalt des Abgangsortes das vorgezeichnete Franko nicht vergütet, so soll bereits die Speditions-Postanstalt verpflichtet sein, das auf dem Briefe vorgezeichnete Franko nach dem Abgangsorte anzurechnen und solches in der weitergehenden Karte zu vergüten. Dergleichen Anrechnungen über vorgezeichnetes und nicht vergütetes Franko müssen bei Postanstalten, wo mehrere Beamte bei der Umspedition des Gegenstandes zugegen sind, von zwei Beamten unterschrieben werden, nachdem sich dieselben von der Richtigkeit des Sachverhältnisses überzeugt haben [5]).

---

5) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 26. Juli 1847 (Amtsblatt d. k. Post-Departements, Stück 30. Nr. 152).

2. Verhandlungen der Kammer der Repräsentanten des Königreichs Belgien über die Post-Porto-Reform.

(Der diesen Verhandlungen zur Grundlage dienende Kammerbericht befindet sich im 4. Hefte des vorigen Jahrganges der Beiträge, Seite 22—34).

Auf den Antrag des Hrn. v. Coreswarem wird in der Sitzung vom 23. Novbr. beschlossen, den Gesetzentwurf über die Portoreform auf die morgende Tagesordnung zu bringen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Hr. Frère-Orban, stellt dieselbe Forderung, schlägt jedoch vor, die Berathung des Art. 1 noch auszusetzen, und demerkt zugleich, daß die übrigen Artikel, um deren Berathung er bitte, in dem Budget der Wege und Mittel enthalten sind.

Nach einigen Bemerkungen wird der Vorschlag angenommen.

Sitzung vom 24. November.

Unter dem Präsidium des Hrn. Liedts wird die Sitzung durch Verlesung des Protocolls u. s. w. eröffnet und zur Tagesordnung übergegangen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Hr. Frère, wünscht, wie gestern, den 1. Artikel des Gesetzes ausgesetzt zu sehen. Er zeigt an, daß er auch zwei neue Bestimmungen vorschlagen werde, die sich bereits im Budget der Wege und Mittel befänden, wovon eine die Reduction des Portos für belgische Journale auf 1 Centime betreffe, die andere die Herabsetzung des Portos für fremde Zeitungen auf 5 Centimen vorschlage.

Bei der allgemeinen Berathung verlangt Niemand das Wort, und die Kammer geht zur Prüfung der Artikel, den ersten ausgesetzt, über.

„Art. 2. Durch Aufhebung des 3. Art. des Gesetzes vom 29. Decbr. 1835, werden die einfachen Briefe, deren Ursprungs- und Bestimmungsort zwei bei der Ausgabe eines und desselben Postbureaus zugetheilt sind, nur mit 1 Décime austaxirt."

Hr. Loos. Wenn die Meinungen mehrer Mitglieder die Oberhand erhalten und eine einförmige Taxe von 10 Cent. eingeführt würde, sollte dann dieser Artikel nicht wegfallen?

Der Minister Hr. Frère. Das Gesetz vom 29. Decbr. 1835 hat verschiedene Taxen aufgestellt, eine progressive: das ist die allgemeine Taxe mit Zugrundelegung der Entfernung; die andere ist eine einförmige Taxe für Briefe von und nach einer Gemeinde; die dritte ist eine Cantonaltaxe, die für Briefe desselben Postbureaus aber für eine andere Gemeinde als die absendende bestimmt ist; endlich wurde durch das nämliche Gesetz ein Zuschlagporto von 10 Cent. eingeführt; dies ist der Décime rural. Hierauf

Digitized by Google

beruht das System des Gesetzes von 1835. Es ist dieser Artikel eine Folge der Abschaffung des Décime rural.

Hr. Mercier. Mit einem Worte, der Artikel hebt nicht ein erst herzustellendes, sondern ein schon bestehendes Gesetz auf. Wenn eine einförmige Taxe von 10 Cent. später verordnet wird, so wird diese Bestimmung bei der Berathung in Wegfall gebracht werden.

Artikel 2 wird angenommen.

„Art. 3. Die Bestimmung des 2. §. des 13. Art. genannten Gesetzes, welche alle Briefe, deren Ziel Orte sind, wo keine Postanstalt besteht, einem Zuschlagporto von 1 Décime unterwirft, ist aufgehoben." — Angenommen.

„Art. 4. Die Postverwaltung ist ermächtigt, recommandirte Briefe anzunehmen, für deren Eintragung, außer dem gewöhnlichen Porto, noch eine feste Taxe von 1 Décime erhoben wird. — Diese Briefe müssen frankirt werden."

Der vereinigte Ausschuß schlägt die Abänderung vor: „die Postverwaltung wird recommandirte Briefe annehmen."

Der Minister, Hr. Frère. Ich nehme diese Aenderung an, beantrage aber die Weglassung der Worte: „Diese Briefe müssen frankirt werden." Es scheint mir dieser Zusatz unnöthig.

Der vereinigte Ausschuß hatte diese Bestimmung folgendermaßen motivirt:

„In Frankreich giebt es keine Recommandationsgebühr; diese Befreiung könnte aber eine so arge Vermehrung der recommandirten Briefe hervorrufen, daß es sehr bald keine andern geben würde, oder sie würde wenigstens so zahlreich werden, daß die Postverwaltung ihnen nicht nur nicht die erforderliche Sorgfalt schenken könnte, sondern auch der Möglichkeit der Verfolgung ihrer Spur sich beraubt sähe. Durch eine solche Einrichtung würde der nützliche Zweck des Recommandirens gänzlich verfehlt. Uebrigens erscheint es gerecht, daß die Postverwaltung für eine beträchtliche Arbeitsvermehrung auch eine Vermehrung der Einnahme bezieht. Die vorgeschlagene Erhöhung von nur 1 Décime ist im Vergleich zu dem Arbeitszuwachse, den diese Einrichtung mit sich führen und zu der Bürgschaft, welche Denen geboten wird, die Gebrauch davon machen wollen, nicht zu hoch."

Die Erfahrungen, welche man bezüglich der recommandirten Briefe in Frankreich gemacht hat, diese Befürchtungen haben sich nicht verwirklicht. Man hat dargethan, daß die Anzahl der recommandirten Briefe nicht zahlreich ist, obgleich diese Briefe keinem Zuschlagporto von 10 Cent. unterliegen. Wir, die wir dieses Mehrporto einführen, haben keine Ursache der Recommandation durch Frankirungszwang ein Hinderniß anzulegen.

Hr. v. Corswarem, Berichterstatter. Ich vermag nicht, in dieser Beziehung die Ansicht des vereinigten Ausschusses anzu-

geben, ohne erst angefragt zu haben. Meinerseits widersetze ich mich dem freigegebenen Frankiren nicht, sobald die Regierung keinen Nachtheil darin findet. Nur erlaube ich mir noch die Frage: woran erkennt man denn einen recommandirten Brief?

Hr. Osy. Man wird ihn nur dem Postbureau übergeben dürfen.

Hr. Lejeune. Die Gründe, welche der Hr. Minister der öffentlichen Arbeiten geltend machte, scheinen mir ausschließlich zu Gunsten der Absender. Das Interesse des Empfängers erscheint dabei vernachlässigt zu sein. Sobald man nicht nöthig hat, die recommandirten Briefe zu frankiren, wird man gewiß nicht ermangeln, die unbedeutendsten Briefe zu recommandiren, und der Empfänger wird sie gerade aus der Ursache, weil sie recommandirt sind, nicht zurückweisen. Ich befürchte daher, daß die Wirkungen der Maßregel, die wir zu erreichen strebten, durch den Erfolg gänzlich vereitelt werden; der Empfänger wird dadurch der doppelt Betrogene sein, indem er einen recommandirten Brief, der doch kein Interesse für ihn hat, nicht zurückzuweisen wagt und außerdem noch ein erhöhtes Porto bezahlen muß.

Ich wünschte, das Gesetz wäre der Art, daß man nicht anders als bei wirklich wichtigen Briefen zum Recommandiren verleitet würde, und daher muß die Sorge der Recommandation dem Absender überlassen bleiben, der am besten die Nöthigkeit beurtheilen kann.

Hr. Lebeau. Eine einfache Betrachtung wird zu der Prüfung genügen, ob man den Frankirungszwang bestehen lassen muß. Der Brief kann im Interesse des Empfängers geschrieben sein. Nichtsdestoweniger zwingen Sie den Absender 10 Cent. auszugeben, die er nicht wiedererlangt. Angenommen, ich erbitte mir während meiner Abwesenheit von 8 Tagen über gewisse Umstände Nachricht und zwar durch einen recommandirten Brief. Der Betheiligte soll nun nicht allein den Brief recommandiren, sondern auch noch das Franko bezahlen. Hierdurch würde einer Person eine Verpflichtung aufgebürdet, die mir nur einen Dienst erweisen soll.

Das Zuschlagsporto von 10 Cent. ist zwar eine Unbequemlichkeit, aber die Postverwaltung leistet einen besondern Dienst, und dafür soll sie entschädigt werden.

Hr. v. Mérode. Es kommt oft genug vor, daß man Briefe an Personen absendet, welche dieselben nicht erwartet hatten, aber sie wagen keine Zurückweisung, weil sie nicht wissen, ob diese Briefe nicht etwas Interessantes für sie enthalten. Dies genirt den Absender durchaus nicht, aber der Empfänger ist schlechter gestellt, wenn man dem Porto eine Recommandationsgebühr beifügt, durch welche das Porto erhöht wird. Das heißt den Absender zum Nachtheile des Empfängers begünstigen. Aus diesem

Gesichtspunkte scheinen mir die Bemerkungen der ehrenwerthen Herren v. Corswarem und Lejeune genugsam begründet.

Hr. Minister Frère. Dieser Grund beweist viel zu viel, und daher beweist er nichts. Wäre er begründet, so würde er den Frankirungszwang für alle Briefe zur Folge haben, denn der ehrenwerthe Hr. v. Mérode wird von allen Briefen sagen müssen: ich weiß nicht, ob der an mich gerichtete Brief wichtige Mittheilungen enthält, daher muß er frankirt sein.

Von dem Augenblick an, von welchem man freiwilliges Frankiren zuläßt, muß man dies ebensowol für die recommandirten, wie für die andern Briefe gelten lassen.

Was die von Hrn. v. Lejeune aufgestellten Gründe anlangt, so scheinen sie mir nicht mehr begründet. Dieses ehrenwerthe Mitglied ist der Meinung, daß die Befugniß des Recommandirens ohne die Verpflichtung zum vorherigen Frankiren nicht nützlich sei, und daß eine große Anzahl Briefe recommandirt werden würden, wenn diese Verpflichtung wegfällt. Ich hatte bei der Eröffnung der Berathung die Ehre zu bemerken, daß man in Frankreich, wo die Befugniß zum Recommandiren ohne Zuschlagporto und ohne irgend eine Einschränkung dieser Art existirt, dadurch keine Nachtheile empfunden hat. Es sind daher durch die von der Regierung vorgeschlagene Maßregel keine Nachtheile zu erwarten.

Hr. v. Corswarem, Berichterstatter. Um zu vermeiden, daß der Absender dem Empfänger nicht einen Possen spielen kann, dürfte die Angabe des Namens der Absender auf den Briefen erforderlich sein. Man übersendet mir eine Menge Prospecte von deutschen Lotterien. Ich nehme sie an, ohne zu wissen, was sie enthalten, und werde, wenn dergleichen Briefe recommandirt sind, mich noch viel mehr fürchten, sie zurückzuweisen.

Hr. Minister Frère. Es ist nicht wahrscheinlich, daß Jemand, um einen schlechten Streich auszuführen, sich die Mühe nimmt, auf die Post zu gehen und einen Brief zu recommandiren.

Hr. v. Mérode. Es geschieht das Briefschreiben nicht, um einen schlechten Witz auszuführen, sondern es geschieht, um Lotterien und andere für den Absender sehr vortheilhafte Sachen dem Empfänger, der ohne alles Interesse dabei ist, bekannt zu machen.

Hr. Minister Frère. Der Brief kann ja aber doch für den Empfänger von Interesse sein, und in diesem Falle ist wol dieser verpflichtet, das Porto zu bezahlen.

Hr. Delfosse. Bei dieser Art von Fragen lasse ich es recht gern auf die Regierung ankommen; sie ist zu deren Lösung competenter als wir. Ich glaube jedoch dem Hrn. Minister der öffentl. Arbeiten eine Bemerkung machen zu müssen. Es ist gewiß, daß die recommandirten Briefe der Postverwaltung mehr Arbeit, mehr Mühe verursachen, als die gewöhnlichen. Ist nun das Frankiren

der recommandirten Briefe freigegeben, so werden die vom Adressaten nicht angenommenen Briefe der Postverwaltung eine Arbeitsvermehrung aufbürden, von welcher sie nicht den geringsten Vortheil zieht. Der Hr. Minister der öffentl. Arbeiten wird uns sagen, ob dieser Uebelstand nicht zu Gunsten des Vorschlags des vereinigten Ausschusses spricht.

Hr. Minister Frère. Bei der Versendung eines gewöhnlichen, nicht recommandirten Briefes erwachsen der Administration auch Kosten, und weist der Empfänger einen Brief zurück, so hat die Postverwaltung einen Verlust. Dasselbe Verhältniß wird bei den recommandirten Briefen stattfinden. Der Verlust wird offenbar ausgeglichen und zwar durch das Zuschlagporto, denn es ist wol sicher anzunehmen, daß ein nicht angenommener Brief nur eine Ausnahme sein wird.

Hr. Orban bemerkt, daß der erste Abschnitt des Artikels verändert werden müsse, sobald der Frankirungszwang wegfalle.

Hr. Minister Frère. Fällt der Frankirungszwang weg, so ist der Artikel vollkommen klar. Es wird ein Zuschlag von 10 Cent. für jeden recommandirten Brief erhoben, gleichviel, ob er franco oder porto versendet wird. Es ist augenscheinlich, daß das Recht zum Frankiren immer besteht.

Hr. v. Mérode. Man spricht immer von der Freiheit zum Frankiren Seitens des Absenders, während der Empfänger stets zum Zahlen verbunden sein wird. Der Absender hat vollkommen freie Hand, entweder nicht zu schreiben, oder seinen Brief zu frankiren. Ich wünschte, der Absender wäre verpflichtet, nicht allein den Zuschlag, sondern auch das Porto des Briefes zu bezahlen. Wenn Sie sagen, daß dem Empfänger frei stehe, denselben zurückzuweisen, so ist das nicht genau. Man könnte Ihnen wol einmal sehr große Packete zuschicken, wofür Sie das Porto bezahlen müssen, oder Sie laufen Gefahr, solche Briefe nicht anzunehmen, die für Sie sehr nützlich sein können. Ich glaube, daß dieses System mit der Freiheit mehr übereinstimmt als das entgegengesetzte. Sie sprechen von der Ungebundenheit des Versenders, ich aber, ich spreche im Interesse des Beutels der Empfänger.

Hr. Orban glaubt, daß das Zuschlagporto von 1 Décime stets vom Absender bezahlt werden soll.

Hr. Lebeau. Die Einwendungen, welche der ehrenwerthe Hr. Orban geltend macht, führen geradezu zum Frankirungszwang für alle Briefe. Ich bin wegen der Sorge, die man für den Fiscus trägt, gerührt, er würde beleidigt werden, würden viele recommandirte Briefe nicht angenommen; das ist ein gutes Zeichen für das Ministerium. Meinestheils, ich glaube auch, und das ist oftmals eine sehr peinliche Schuldigkeit, daß man dem Fiscus zu

Hülfe kommen muß, allein es ist ein Irrthum, zu behaupten, daß das Institut der Posten eine fiscalische Anstalt sei; es ist nur nebenbei fiscalisch, es ist ein öffentlicher Dienst, der nicht zur Vergrößerung der Staatseinkünfte hergestellt ist, sondern zur Erleichterung des commerciellen Verkehrs. Das ist in der Wahrheit, daß wir in den Posten niemals Hülfsquellen suchen, sondern im Gegentheil Ermäßigungen bewirken wollen. Die Einwendungen, die man wegen des Eintragens geltend machte, beziehen sich ebensowol auf die ganze Taxe. Es ist klar, daß das Eintragen, wie das Porto gleichoft zu Gunsten des Empfängers, wie zu Gunsten des Absenders sein kann.

Ein Kaufmann macht eine Reise; er fürchtet die Nachlässigkeit der Bedienung dieses oder jenes Hotels und wird daher seinen Correspondenten sagen: Sobald Sie mir Werthgegenstände senden, oder die von mir gewünschten Nachrichten absenden, so bitte ich Sie, in meinem Interesse, Ihre Briefe zu recommandiren.

Hr. Märtens. Ich glaube auch, daß das Porto, oder wenigstens die Recommandationsgebühr, von dem Absender bezahlt werden muß. In der That, meine Herren, es kann Leute geben, welche, da sie nichts zu thun haben, sich damit amüsiren, geradezu 10 Briefe an erdachte Personen zu adressiren, nur um den Beamten mehr Arbeit zu verursachen; es wird sicher nicht vorfallen, sobald Frankirungszwang besteht. Sie haben hier einen der Gründe meiner Meinung, der aber nicht der einzige ist.

Derjenige, welcher einen recommandirten Brief versendet, hält ihn nothwendig für wichtig. Nun aber hat Jedermann, der einen Brief schreibt, gewöhnlich irgend ein Interesse, daß sein Brief recommandirt werde, denn man ist für dessen Ankunft gesicherter; allein es kann sehr leicht vorkommen, daß der Brief für den Empfänger von durchaus keinem Interesse ist. Ist nun der Absender zur Bezahlung der Recommandationsgebühr verbunden, so wäre dies eine Garantie für den Empfänger, er würde dem Betruge weniger ausgesetzt sein, weil der Absender gleichzeitig sich mit betrügen würde.

Hr. Orban schlägt durch ein Amendement vor, vor den Worten: „erhoben wird" einzuschalten „von Seiten der Versender."

Hr. Gilson. Ich wollte einen ähnlichen Vorschlag, wie der ehrenwerthe Hr. Orban, einbringen; es ist klar, daß diejenige Person, welche schreibt, besser als der Empfänger weiß, ob der Brief von Wichtigkeit ist oder nicht; ich finde es viel einfacher, das Zuschlagporto vom Absender bezahlen zu lassen, als die Briefträger zu beauftragen, die Empfänger quittiren zu lassen, wie es nach dem vorgeschlagenen Systeme geschehen wird und wie es für die chargirten Briefe schon besteht.

Neben mir fragt man mich: was ist für ein Unterschied zwischen einem chargirten und einem recommandirten Brief? Dieser Unterschied ist sehr zarter Natur; ein chargirter Brief muß nach einer bestimmten Art umschnürt und verschlossen sein, was bei den recommandirten Briefen nicht stattzufinden braucht.

Hr. Delfosse. Ich verstehe, daß man unter den zwei uns vorgeschlagenen Systemen wähle, aber das von Hrn. Orban vorgeschlagene gemischte System kann ich nicht begreifen. Ich sehe nicht ein, warum man dem Absender die Recommandationsgebühr von 1 Décime bezahlen lassen will, wenn derselbe den Brief nicht frankirt.

Die Weglassung der Worte: „Diese Briefe müssen frankirt werden" wird angenommen.

Hr. Minister Frère. Ich werde dann noch vorschlagen, daß bei der Redaction des Artikels das Wort: „Eintragung" wegfalle.

Hr. Dolez fragt: ob die Formalität des Eintragens wegfallen solle.

Hr. Minister Frère bemerkt, daß dies nicht der Fall ist.

Der Vorschlag des Ministers wird, wie der des Hrn. Orban, angenommen.

„Art. 5 des vereinigten Ausschusses. Die für das Inland bestimmten Briefe können vermittelst Frankirungsstempels bezahlt werden, die auf jeder Postanstalt des Königreichs käuflich sind."

„Es wird deren zu 10 und 20 Cent. geben."

„Wenn der Werth dieser Stempel, die der Absender eines Briefes verwendet hat, weniger als die betreffende Taxe beträgt, so wird das Ergänzungsporto vom Empfänger eingezogen."

Hr. Gilson erklärt, daß er nicht für diesen Artikel stimmen werde, da es ihm scheine, es müssen dadurch Nachtheile herbeigeführt werden; er wünsche, daß es nur ein einziges System des Stempels gäbe.

Hr. Mercier bemerkt, daß dieser Artikel nöthig sei, weil solche Leute, welche über den Gebrauch nicht unterrichtet sind, für ihre Briefe nicht soviel als die erforderlichen Stempel verwenden könnten, daher ist es natürlich, das tarmäßige Porto zu ergänzen.

Hr. Delehaye. Ich begreife, daß der Hr. Minister sich für diesen Artikel verwendet, da er ihn mit dem sonderbaren Artikel, über den Sie so eben abgestimmt haben, in Einklang bringen muß. Was mich betrifft, so glaube ich, daß dieser Artikel zahlreiche Unannehmlichkeiten hervorbringen und der Administration wegen des Rechnungswesens Schwierigkeiten machen wird.

Hr. Mercier. Ich glaube, es existirt zwischen diesem und dem vorhergehenden Artikel keine Uebereinstimmung. Durch den Artikel, den wir jetzt berathen, wollten wir den Fall voraussehen,

wo der Absender sich durch den Stempel seines Briefes irren würde; dies ist also eine Anordnung der Klugheit und nicht, wie im vorhergehenden Artikel, eine Principmaßregel.

Hr. Lejeune hält es für eine leichte Sache, den in Frage stehenden Artikel auszuführen.

Hr. v. Garcia will, daß man wegen der Nachahmung der Stempel einige Abänderungen im Strafgesetze vornähme.

Hr. v. Haussy, Justizminister, macht bemerklich, daß es bei einem Postreformgesetze nicht am Platze sei, Veränderungen des Strafgesetzes herbeizuführen; doch versichert er, daß diese Frage geprüft werden solle.

Hr. Gilson behauptet, das englische System sei das einzig zulässige: denn der glückliche Erfolg sei nur durch das Befugniß des Frankirens und durch die doppelte Taxe im Falle des Nichtfrankirens vollständig geworden. Es sei zwar ein Verleiten, ein Zwang zum Frankiren, die Stempel im Voraus auszuliefern, doch würde er sehr bedauern, wenn man dieses System nicht annehmen wollte.

Der Hr. Minister der öffentl. Arbeiten behauptet, daß das Frankiren freigegeben bleiben muß und zwar, ohne daß die Taxe verdoppelt werde, denn es gäbe sonst kein Frankiren.

Der ehrenwerthe Hr. Delehaye hat die Bestimmung getadelt, nach welcher der Empfänger den Unterschied bezahlen muß, sobald der auf dem Briefe verwendete Stempel nicht gleichen Werth mit der Taxe haben sollte. Allein nehmen Sie auch eine einförmige Taxe an, so müssen wir doch noch die Taxverschiedenheit fortbestehen lassen, weil es verschiedene Gewichtssätze giebt, und es wird wol nöthig sein, von dem Empfänger den Unterschied einzuziehen, welcher zwischen der Anzahl der verbrauchten Stempel und der Taxe besteht, der ein Brief seinem Gewichte nach unterworfen ist.

Ich werde zu diesem Artikel noch die Bestimmung vorschlagen, daß die Regierung durch einen königl. Befehl den Zeitpunkt anzeigen wird, von welchem an dieser Artikel zur Ausführung gebracht werden soll. Es kann derselbe nicht sofort ins Leben treten, weil erst Maßregeln wegen der innern Einrichtung und wegen der Fabrikation der Stempel u. s. w. zu nehmen sind.

Bei der Abstimmung wird Art. 5 angenommen.

Hr. Minister Frère bringt einen neuen Artikel ein, welcher lautet:

„Durch Aufhebung des Gesetzes vom 29. Decbr. 1835 wird das Porto für Journale im Inlande für jede Entfernung auf 1 Centime herabgesetzt."

Hr. v. Corswarem fragt an, warum man diese Begünstigung nur den Journalen und nicht allem übrigen Gedruckten zugestehen will.

Hr. Minister Frère bemerkt, daß die Journale schon einem ziemlich theuren Stempel unterliegen.

Hr. Orban ist verwundert, daß die Regierung der Kammer eine eben so wichtige als unvermuthete Bestimmung vorlege. Er ist der Meinung, daß man der Presse eine so große Begünstigung nicht zugestehen dürfe. Will man die Lasten der Journale ermäßigen, so geschähe diese Erleichterung durch den Stempel, nicht aber durch das Porto. Der Redner wünscht zu wissen, was der jetzige Ertrag des Portos für Journale ist.

Hr. Rogier, Minister des Innern. Ich gestatte mir, der Kammer zu bemerken, daß die jetzt zu berathende Frage nicht unvermuthet zur Verhandlung kommt, sie liegt seit der Ueberreichung des Budgets der Wege und Mittel vor.

Ich glaube, unser Vorschlag enthält nichts, was das Erstaunen der Kammer erregen könnte. Es ist heute nicht das erste Mal, daß man von den Lasten spricht, welche die Presse drücken. Nur wenig Industriezweige giebt es, welche sich in eben so gedrückten Umständen befinden als der des Journalismus. In andern Ländern werden die Journale unentgeltlich befördert; in den freien Regierungen glaubte man, der Gedanke könnte nicht frei genug circuliren. Dahin soll es bei uns gar nicht kommen. Man verlangt nur den Nachlaß von 1 Centime bei zwei; man muß den Vorschlag nicht aus dem Grunde, daß er unvermuthet vorgelegt sei, verwerfen wollen, er existirt im Budget der Wege und Mittel. Sollte jedoch der ehrenwerthe Hr. Orban nicht Zeit genug zum Studiren gehabt haben, so werden wir uns einer Vertagung der Berathung auf morgen keineswegs widersetzen.

Hr. Rodenbach unterstützt den von der Regierung vorgelegten Vorschlag lebhaft und behauptet, daß die Presse der gedrückteste aller Industriezweige sei.

Hr. Minister Frère. Ich weiß dem ehrenwerthen Hrn. Orban Dank für das Interesse, das er dem Schatze widmet, er möge aber wol glauben, daß diese Interessen nicht vernachlässigt werden.

Das große Unglück, welches durch unsern Vorschlag dem Schatze droht, ist folgendes: Das Porto für Journale bringt jährlich 110,000 Frcs ein. Setzen wir es nun auf die Hälfte herab, so beträgt der Verlust für den Schatz 55,000 Frcs, wobei wir von einer Vermehrung der Versendungen absehen. Wir glauben hingegen, daß eine Zunahme stattfinden wird, denn viele Journale, die jetzt auf andern Wegen versendet werden, werden künftig der Post zufallen.

Hr. Malou. Ich bitte wegen eines Antrages um das Wort. Ich halte dafür, daß diese Bestimmung dem vereinigten Ausschusse

überwiesen werde, der sich morgen versammeln und uns Bericht erstatten könnte.

Die Ueberweisung findet statt. Ebenso überweist man die Bestimmung dem vereinigten Ausschusse, nach welcher das Porto für die auswärtigen Journale, wie groß auch ihr Umfang und die Beförderung ist, auf 5 Centimes herabgesetzt wird.

Man geht zum letzten Artikel über.

„Gegenwärtiges Gesetz kann vom 1. Januar 1848 ausgeführt werden. Der Zeitpunkt der Ausführung der Bestimmungen des Art. 5 wird durch einen königlichen Befehl bestimmt werden."

Dieser Artikel wird angenommen.

Hiermit wird die Sitzung aufgehoben.

In der Sitzung vom 25. November erklärt der Berichterstatter Hr. v. Corswarem, daß der vereinigte Ausschuß die Annahme der beiden nachstehenden Artikel des Hrn. Ministers der öffentlichen Arbeiten mit Stimmenmehrheit vorschlage.

„Art. 7. Das Porto für frankirte Journale, welches durch das Gesetz vom 31. Mai 1839 auf 2 Cent. festgestellt wurde, wird im ganzen Königreiche auf 1 Cent. für den Bogen, ohne Berücksichtigung der Größe, herabgesetzt."

„Art. 8. Durch Aufhebung des Art. 12 des Gesetzes vom 29. Decbr. 1835 sind Journale und alle andere Arten Gedruckten, die unfrankirt vom Auslande eingehen, einer Taxe von nur 5 Centimes für den Bogen, welche Ausdehnung er auch habe und welche Meilenzahl er im Königreiche zurücklege, unterworfen."

Hr. Orban. Die Wünsche, wegen Herabsetzung der Abgaben, sind stets günstig aufgenommen worden; gehen sie von der Regierung aus, so ist es unnöthig, eine Bekämpfung zu versuchen und deshalb habe ich auch keine Hoffnung, diesen Vorschlag rückgängig machen zu können. Nichtsdestoweniger werde ich mir doch einige Bemerkungen gestatten.

Von allen Steuern ist diejenige die gerechteste, welche auf einem geleisteten Dienste beruht. Dies ist weniger eine Steuer als ein Zoll, den der Empfänger des Dienstes zu leisten hat. Von dieser Natur ist das Porto für Journale; es ist eine der letzten Steuern, an welcher man sich hätte vergreifen sollen.

Bei Gelegenheit des Postreformgesetzes schlägt man eine Herabsetzung des Portos für Zeitungen vor! Das ist eine gänzlich falsche Auslegung des Principes der Postreform! Die Vertheidiger dieser Reform widersprechen ihr nicht, weil es hier eine schickliche Gelegenheit zur Herabsetzung einer Steuer giebt, welche diejenigen drückt, die Briefe empfangen, und sie behaupten, daß die Verminderung der Abgabe eine Verringerung der Einkünfte nicht nach sich ziehen würde.

Dieser Beweggrund war in keiner Form anwendbar auf die Herabsetzung des Portos für Journale. Es würde in der That die Herabsetzung für die Journale einen jährlichen Werth von 3 Fr. für ein Exemplar haben. Es ist klar, daß eine Verminderung dieser Art eine Vermehrung in der Zahl der Abonnements nicht herbeizuführen vermag, denn nur durch eine Verminderung des Beförderungspreises für die Correspondenz ist der Umsatz der Journale zu heben.

Jetzt, meine Herren, hat der Hr. Minister der öffentlichen Arbeiten zwar nicht behauptet, daß eine Vermehrung der Abonnements stattfinden würde; aber das hat er zugegeben, daß eine Vermehrung der Journalversendungen durch die Post eintreten werde. Er stützt sich darauf, daß es jetzt wegen Ersparniß der Portokosten einen beträchtlichen Betrug geben müsse. Diese Ansicht entbehrt aller Richtigkeit. Das Journalporto ist so gering, daß Niemand nöthig hat, einen Betrug zu begehen, da man keine wohlfeilere Beförderungsart würde ausfindig machen können. Es unterliegen also 100 Nummern eines Journals für die Beförderung zwischen Brüssel und Lüttich (ich kann keine günstigere Hypothese für den Hrn. Minister finden, da es wenig Ortschaften geben wird, welche eine so beträchtliche Anzahl Journale erhalten) nur einer Taxe von 2 Fr., welche die Abonnenten tragen. Ich frage Sie, ob es irgend einen billigern Weg zur Versendung giebt.

Ich füge noch hinzu, daß eine solche Herabsetzung nicht einmal eine Aufmunterung für die Presse sein würde. Es ist augenscheinlich, daß diese Portoverminderung nur zum Vortheil der Abonnenten, der Consumenten gemacht würde; denn von der Zeit an, von welcher Sie diese Reduction gestatten, werden die Journale eine verhältnißmäßige Preisermäßigung eintreten lassen. Die Presse wird also dadurch nicht aufgemuntert werden und dies ist ein Punkt, den ich mir vorbehalte außer Zweifel zu setzen.

Bewilligen Sie eine so ansehnliche Herabsetzung, so ermäßigen Sie eine Gebühr, die, wie sie besteht, schon als eine Begünstigung betrachtet werden muß, denn es ist klar, daß die 2 Cent. Journalporto nicht als Ersatz für geleisteten Dienst betrachtet werden können. Nur durch die Ausgleichung zwischen dem Minimum des Portos für Journale und dem höhern Porto für Briefe kann die Administration der Posten zugleich Vortheil ziehen.

Ich hielt mich nicht verbunden, den Ansichten der Kammer mich zu unterwerfen, obgleich ich keine Hoffnung habe, mein Ziel zu erreichen, da die Regierung eine Ermäßigung vorschlug und da dergleichen Verlangen stets willkommen ist.

Ich weiß es, es ist bei der Bekämpfung dieser Vorschläge keine Volksgunst zu erwerben, sobald aber mein Gewissen mir sagt,

daß ich einen Gesetzentwurf ablehnen soll, so werde ich niemals anstehen, es zu thun.

Hr. Dedecker. Ich ergreife nicht das Wort zur Bekämpfung des Principes der Ermäßigung, nein, ich unterstütze es sogar, obgleich ich mit dem ehrenwerthen Herrn Orban übereinstimme und bekenne, daß die den Journalen zugestandene Begünstigung nicht die Wichtigkeit hat, die der Hr. Minister damit verbindet.

Allein, meine Herren, ich glaube, es würde möglich sein, den Vorschlag des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten auf Gedrucktes jeder Art auszudehnen.

Was macht man jetzt, wenn man Lieferungen von Werken, es mögen nun Revuen oder Brochuren sein, zu versenden hat? Man macht Packete davon und giebt sie zur Eisenbahn. Verringert man nun die Versendungskosten durch die Post, so wird man die mit dieser Vertheilung beauftragten Personen anweisen, sich ihrer als Vermittler zu bedienen, und davon dürfen Sie eine Zunahme der Einkünfte hoffen.

Hr. Minister Frère. Ich gebe hier eine Abfassung, die, wie ich glaube, dem ehrenwerthen Herrn Dedecker annehmbar sein wird.

„Das Porto für Journale, periodische Werke, Bücher, Noten, Prospecte, Ankündigungen und gedruckte Nachrichten jeder Art wird im Innern des Königreiches, sobald sie frankirt werden, auf 1 Cent. für den Bogen, ohne Rücksicht auf Entfernung und die Größe der Bogen festgesetzt."

Hr. Rodenbach. Ich unterstütze den neuen Abänderungsvorschlag, den der Hr. Minister so eben vortrug.

Ich verlangte das Wort, um Hrn. Orban zu antworten. Er sagte, es sei das bezahlte Porto eine Vergeltung für geleistete Dienste. Meinetwegen, aber wenn diese Vergeltung übertrieben ist, soll man sie dann aufrecht erhalten? Das Durchschnittsporto der Briefe in Belgien beträgt 34 Centimes; soll jeder Brief nur 4 Centimes kosten, so bleiben 30 Cent. Gewinn und das ist ein wucherhafter Gewinn.

Hinsichtlich der Presse kann ich nur die gestrigen Aeußerungen wiederholen: es giebt keinen so sehr gedrückten Industriezweig als die Presse. Das kann vielleicht daher kommen, weil die Journale nicht genug Unabhängigkeit haben; jemehr sie begünstigt werden, je unabhängiger werden sie sein.

Der Hr. Präsident. Die neue Abfassung, die der Herr Minister vorschlägt, lautet:

„Das Porto für Journale, periodische Werke, Bücher, Noten, Prospecte, Ankündigungen und gedruckte Nachrichten jeder Art wird im Innern des Königreichs, sobald sie frankirt werden,

auf 1 Cent. für den Bogen, ohne Rücksicht auf Entfernung und die Größe der Bogen, festgesetzt."

Hr. Lebeau. Ich erbat mir das Wort, bevor der ehrenwerthe Hr. Debecker den Vorschlag machte, für welchen der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten sich soeben verwendete. Ich kann ihn nur unterstützen, denn was man auch für die Presse thun möge, es wird noch viel übrig bleiben. Man muß, meine Herren, den unermeßlichen Einfluß nicht vergessen, den die Presse während zwanzig Jahren auf das Geschick des Landes ausübte, und schon wegen der neuerlichen Begebenheiten beeile ich mich, diese Gelegenheit zu ergreifen, um der Presse öffentlich den Tribut meiner Dankbarkeit darzubringen.

Es handelt sich hier nicht um eine Verringerung der Hülfsquellen für den Schatz. Sähe ich, daß ein Ministerium, welches erst Popularität sucht, die Einkünfte des Schatzes auf eine namhafte Weise schmälern wollte, alsdann vorzüglich, wenn es nicht Vorschläge über Steuern brächte, über welche ich mich jetzt nicht auszusprechen habe, so würde ich einer der Ersten sein, solche Maßregeln zu bekämpfen. Was mich anlangt, ich habe niemals den eitlen Wunsch nach Volksgunst gehabt, und wäre mir von meiner Person zu reden gestattet, so würde ich sagen, daß ich überhaupt eine übertriebene Geringschätzung für Volksgunst bezeigt habe. Ich durfte daher durchaus nicht erlauben, daß man meiner Abstimmung eine Deutung gab, durch welche man mir ein Verlangen nach Volksgunst unterschiebt.

Wenn es sich um die Wiederherstellung des Gleichgewichts der Einnahmen und der Ausgaben des Staats handeln wird, so wird man sehen, von welcher Seite her sich das Verlangen nach Volksgunst offenbaren wird. Ich will nichts muthmaßen, noch weniger will ich dieser Berathung einen politischen Charakter geben, aber ich wurde schmerzlich berührt, und die Kammer wird mein Gefühl theilen, als ich die eingeschobene Bemerkung vernahm, daß die Abstimmung, die wir in dieser Angelegenheit abzugeben haben, uns nur durch ein Verlangen nach Volksgunst abgezwungen werden würde, ein Verlangen, welches niemals in dem Herzen eines rechtschaffenen Abgeordneten Platz ergreifen darf.

Hr. v. Corswarem unterstützt die von Hrn. Orban vorgebrachten Bemerkungen.

Hr. Castiau. Meine Herren, ich muß dem Hrn. Minister der öffentlichen Arbeiten meine Glückwünsche dafür bringen, daß er in dieser Angelegenheit die Initiative ergriff; es ist das erste Mal, daß eine ähnliche Maßregel von der Ministerbank ausging. Zeither wurde die Presse wie ein Feind betrachtet, diesmal aber hat die Regierung die Dankbarkeit empfunden, die sie der Presse schuldete: sie hat thätigen Antheil an unserm Kampfe genommen,

sie soll Antheil an dem Siege haben und, wie schon bemerkt wurde, dieser Antheil ist sehr gering im Vergleich zu den Diensten, die sie dem Lande geleistet hat.

Der Hr. Berichterstatter des vereinigten Ausschusses machte einige Bemerkungen geltend, welche mit der Entscheidung des vereinigten Ausschusses nicht in Uebereinstimmung zu stehen scheinen; ich werde ihm beweisen, daß seine Berechnungen nur Voraussetzungen ohne alle Begründung sind.

Es übt, meine Herren, die Post ein Monopol aus, das nur durch die Dienste, die sie dem Privatinteresse leisten kann, sich rechtfertigen läßt. Nun gut, prüfen Sie die ganzen Lasten, welche die Presse drücken, sehen Sie, wie drückend die Höhe des Stempels ist; manche Journale bezahlen 3, 4 und 5 Centimes Stempel, das beträgt jährlich für ein Journal, welches 5 Cent. zu bezahlen hat, 18 Frcs; fügen Sie nun noch 6—7 Frcs Porto hinzu, so erhalten Sie eine Summe von 25 Frcs für ein Journal; dies beträgt die Hälfte des Abonnements. Es giebt keinen Industriezweig, der auf eine solche Art betroffen wird; das ist die Begünstigung, welche die Presse genießt! Ich glaube daher, man kann nicht genug dafür thun, und wir müssen die Portogebühr herabsetzen.

Nach meiner Ansicht hängt die Frage wegen des Portos und des Stempels genau mit einander zusammen, daher denke ich, daß die Regierung, da sie das Journalporto vermindert, um logisch zu verfahren, eine Herabsetzung des Preises für den Stempel einbringen muß; es handelt sich hier nicht um eine Begünstigungsfrage, es handelt sich einzig darum, die Presse in das allgemeine Recht wieder einzusetzen.

Hr. Malou. Ich ergriff das Wort zur Berichtigung einer Thatsache: der ehrenwerthe Sprecher vor mir sagte, daß die Regierung seit 1830 nichts für die Presse Günstiges vorgeschlagen hätte, wohlan! im Jahre 1837 legte die Regierung den Kammern einen Gesetzentwurf wegen des Journalstempels vor; dieser Entwurf wurde 1839 zum Gesetz erhoben und führte nicht eine Herabsetzung von 1 Centime, sondern eine Ermäßigung von 43 pCt. herbei. Ich wiederhole daher, die Regierung hat im Jahre 1837 einen viel umfassendern Vorschlag gemacht, als jetzt geschieht.

Der Redner erkennt noch die Dienste an, welche die Presse dem Lande geleistet hat, und meint, es müsse noch der Preis des Stempels ermäßigt werden, was, nach seiner Ansicht, sich ohne Verlust für die Einnahmen des Schatzes bewirken ließe.

Hr. Minister Frére. Meine Herren, bei einem auf die Post bezüglichen Gesetzentwurf ist es unmöglich, sich mit dem Stempel zu beschäftigen, wir konnten nur einen Vorschlag machen und wir haben ihn gemacht, er besteht in einer Ermäßigung des

Portos für Journale, ohne sie gerade umsonst zu befördern und weiter als wir gethan haben, kann man die Herabsetzung nicht führen. Dennoch aber danke ich Hrn. Malou für die Theilnahme, die er für die Presse kund gab; ich werde mir seine Worte einprägen und hoffe, wenn sich Gelegenheit zur Begünstigung der Presse bieten wird, wir werden an ihm eine Stütze haben. Was mich betrifft, ich bekenne, daß die Presse zu sehr gedrückt und daher nicht im Stande ist, ihre Aufgabe ganz zu erfüllen; sie ist wirklich mit Fesseln überladen, sie hat zu viele Unkosten zu tragen, als daß sie Verbesserungen machen könnte; sie kann sich nicht vorzügliche Männer zu eigen machen, und die Journale werden daher, so zu sagen, durch Dilettanten besorgt. Für jetzt haben wir Alles gethan, was in unserer Macht stand, darüber hinaus konnten wir nicht gehen. Man hat uns entgegnet: Sie haben ja nur 1 Cent. Ermäßigung gewährt! Bedenken Sie, meine Herren, daß diese Centime sich bei jedem Exemplare wiederholt, daß also bei 1000 Exemplaren eine Ersparniß von 1000 Cent. täglich eintritt; es ist wahr, diese Ermäßigung ist nicht sehr groß, allein ich habe mich nicht zum Erlöser der Presse aufgeworfen.

Was die Durchschnittsumme von 4 Cent. für das Brief- und Journalporto anlangt, so habe ich auf des Hrn. v. Corswarem Rede zu erwidern, daß sie, wie alle Durchschnittsberechnungen, falsch ist. Der Durchschnitt verändert sich durch die Zahl der Gegenstände, welche zu befördern sind; es giebt gewisse Dinge, die beinahe für nichts befördert werden müssen, und die dadurch verursachten höhern Unkosten sind durch solche Gegenstände zu decken, welche einem höhern Preise unterworfen sind.

Hr. Dedecker. Ich werde auf die Appellation, die die Regierung an uns gerichtet hat, antworten. Wenn die Regierung uns einen Gesetzentwurf zu Gunsten der nationalen Presse vorlegt, so übernehme ich von heute an die Verpflichtung, ihn zu unterstützen. Eben so sehr als der Hr. Minister der öffentl. Arbeiten wünsche ich eine Befreiung des Gedankens und seines Umlaufs. Ich, meines Theils, gehe so weit, meine zubilligende Stimme einem Gesetzvorschlage zu geben, nach welchem eine unentgeltliche Vertheilung des politischen Theiles der Journale gestattet würde, denn ich wünschte einen Unterschied gemacht zu sehen zwischen dem Theil, den ich den mercantilischen nenne, nämlich den der Anzeigen. Ich wünschte, man könnte den politischen Journalen unentgeltlichen Umlauf gestatten — und sich an den Anzeigeblättern schadlos halten.

Hr. v. Mérode erklärt, er würde nur mit Bedauern eine Verringerung der Hülfsquellen des Schatzes sehen, vorzüglich wenn das Ministerium Abgaben vorschlage, auf die nicht sicher zu rechnen ist. Er ergreift diese Gelegenheit, um den Minister der

Justiz wegen der Aufhebung der Portofreiheit, welche der Gesellschaft des heil. Franz von dem frühern Ministerium zugestanden war, Vorwürfe zu machen.

Hr. Minister Frère. Der ehrenwerthe Hr. v. Mérode bringt eine Beschwerde über die neue Verwaltung, daß sie der Gesellschaft des heil. Franz die Ermächtigung entzogen habe, ihre Depeschen portofrei zu versenden. Meine Herren, die Verwaltung bewilligt nur zu viele Portofreiheiten und wird sie noch beträchtlicher zurückziehen müssen. Gleichwol glaube ich nicht, daß diese Ermächtigung ihr direct zugestanden war, aber sie betheiligte sich an dieser Begünstigung, indem sie die gewissen Beamten bewilligte Portofreiheit mißbrauchte. Das vormalige Ministerium, das dem Kaiser geben wollte, was des Kaisers ist, wurde von diesem Mißbrauche betroffen, und mein Vorgänger ist es, welcher es dem Vorgänger meines Collegen der Justiz anzeigte. Dies sind diese beiden ehrenwerthen Herren, welche die Maßregel nahmen, über welche Hr. v. Mérode sich beschwert, der Angriff aber war uns vorbehalten. Ich will nicht sagen, daß er nicht eben so gut gegen unsere Vorgänger Beschwerde geführt haben würde.....

Hr. v. Mérode. Ich würde mich durch Niemand haben hindern lassen.

Hr. Minister Frère. Der ehrenwerthe Hr. v. Mérode sprach stark gegen die vorgeschlagene Ermäßigung, allein Sie haben bei der Aufhebung des Décime rural nichts gesagt, und gleichwol haben Sie eine vorzügliche Einnahme von 230,000 Frcs gestrichen; jetzt, wo es sich nur um eine mögliche Einbuße von 55,000 Frcs handelt, beschwert man sich!

Hr. Veydt, Finanzminister, erklärt, daß der Schatz durch diese Herabsetzungen nicht gefährdet wird. Im Budget befindet sich dieselbe Summe wie 1847 verzeichnet, nämlich 3,625,000 Frcs. Diese Summe wird trotz aller vorgeschlagenen Ermäßigungen erreicht, weil einerseits die recommandirten Briefe ein Zuschlagporto von 10 Cent. bezahlen werden; andrerseits werden sich in Folge der Reduction von 5 auf 2 pCt. die Geldversendungen vermehren und endlich wird der Post durch den Vorschlag des Hrn. Dedecker ein großer Zufluß von gedruckten Sachen jeder Art werden.

Hr. d'Anethan giebt nähere Nachrichten über die Vorgänge mit der Gesellschaft des heil. Franz. Er erklärt, daß der Minister der öffentl. Arbeiten es als Mißbrauch bezeichnete, welcher mit der Unterschrift eines der Gesellschaft zugehörigen höhern Beamten vorgefallen ist; er glaubt aber, wenn er vom Ministerium ausgegangen wäre, würde keine Aufhebung erfolgt sein.

Hr. Haussy, Justizminister, giebt gleiche Erklärungen; er bemerkt, Hr. v. Bavay hätte fest darauf bestanden, daß die auf die Posten bezüglichen Regeln streng zu beobachten wären.

Nach einigen andern Bemerkungen wird der Artikel angenommen.

Art. 7 wird also lauten:

„Durch Aufhebung des Art. 12 des Gesetzes vom 29. Decbr. 1835 sind die frankirt vom Auslande kommenden Journale und gedruckte Sachen jeder Art nur einer Taxe von 5 Cent. für den Bogen, ohne Rücksicht auf die Größe und den im Königreiche zurückzulegenden Weg unterworfen."

Hr. Malou fragt, ob dieses Zugeständniß der Regierung nicht die Mittel raube, mit fremden Ländern zu unterhandeln und die Maßregeln, denen die belgischen Journale und die von Belgien versendeten gedruckten Sachen im Auslande unterliegen, weniger drückend zu machen.

Hr. Minister Frère bemerkt, daß in Frankreich die ausländischen Journale dem Stempel nicht unterworfen sind und nur einen Zuschlag von 4 Cent. bezahlen; was die übrigen Länder betreffe, so fehlten ihm die nöthigen Nachrichten.

Hr. Dedecker erklärt aus Erfahrung, daß man wegen der Ausführung von gedruckten Sachen nach Frankreich die größten Schwierigkeiten erfahre; er glaubt, wenn man dieselben abstellen könnte, würde man dem Privatinteresse einen großen Dienst erweisen.

Hr. Malou nennt diese Frage eine höchst wichtige; er wünscht, es möge die Frage wegen der gedruckten Sachen von der der Journale getrennt werden, indem man der Regierung eine einfache Ermächtigung für die Frage wegen der gedruckten Sachen gäbe.

Hr. Minister Frère bemerkt, daß Frankreich sich wegen gegenseitigen Frankirens immer geweigert hätte, und daß Belgien verbunden sei, das aus Frankreich kommende Gedruckte anzunehmen. Wenn nun dieses Gedruckte viel Porto bezahlen muß, so verweigern die Adressaten fast immer die Annahme und dadurch erwächst der Post ein Verlust; daher glaubt er, durch die Verringerung des Porto's werden die Adressaten die gedruckten Sachen annehmen und auf diese Weise verliert die Post nichts.

Bei der Abstimmung wird der Artikel angenommen.

Die Kammer bestimmt die Erörterung und die Verabschiedung der 2. Abstimmung des Gesetzentwurfes auf morgen.

Sitzung vom 26. November.

Nach der Erledigung der eingegangenen Petitionen u. s. w. geht man zur Tagesordnung über.

Art. 3. Die Kammer hat einen Antrag des Herrn Orban angenommen, in Folge dessen der Décime, welcher für die Ein-

tragung eines recommandirten Briefes bezahlt werden soll, vom Absender bezahlt werden muß.

Hr. Minister Frère bekämpft diesen Antrag, der die Schreiberei nur vermehren würde; er glaubt, man müsse entweder Frankirungszwang annehmen oder die Bezahlung des Décime dem Empfänger überweisen.

Hr. Orban behauptet, sein System werde keine Nachtheile verursachen, in Deutschland werde es befolgt, ohne daß man sich darüber beklage. Gleichwol werde er, wenn man darauf bestehe, sich dem Frankirungszwange der recommandirten Briefe nicht widersetzen.

Hr. Osy wünscht, daß man auf den ersten Entwurf zurückkäme, nach welchem die recommandirten Briefe bei der Aufgabe bezahlt werden müssen.

Dieser Vorschlag wird von den Herren Verhaegen und v. Corswarem unterstützt.

Hr. Orban wendet sich auch diesem Vorschlage zu.

Der Vorschlag des Hrn. Osy, dem Artikel die Worte: „Diese Briefe müssen frankirt werden" hinzuzufügen, wird angenommen.

Die neuen Artikel 6, 7, 8 werden definitiv angenommen.

Hierauf schreitet man zur namentlichen Abstimmung des ganzen Gesetzes, welches von den 71 anwesenden Mitgliedern einstimmig angenommen wird.

Hr. Tielemans enthält sich der Abstimmung, da es sich um einen Gesetzentwurf handelt, welcher in einer frühern Sitzung eingebracht und berathen wurde, und über welchen eine gewissenhafte Abstimmung zu geben ihm nicht möglich sei.

Bei der Berathung des Budgets der Mittel und Wege gelangte die Kammer in

der Sitzung vom 24. December

zu dem Kapitel: Posten, wobei sich folgende Debatte entspann:

Hr. Rodenbach wünscht, der Hr. Minister möge sobald als möglich einen Vorschlag zur Postreform vorlegen; er bemerkt ferner, daß die andern Länder in der Postreform viel weiter vorgeschritten wären als Belgien. So bezahle man in Rußland für einen Brief auf eine Entfernung von 1000 Lieues nur so viel, als in Belgien für einen Brief auf eine Entfernung von 25 Lieues zu bezahlen sei.

Hr. Nothomb lenkt die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Nothwendigkeit einer postalischen, administrativen Reform in Bezug auf die Eisenbahnämter. Er wünscht, daß jede Eisenbahnstation zugleich Postbureau ist, damit die jetzt bestehende Ungleichheit aufhöre, daß nämlich die Briefe mehr Zeit als die Reisenden nöthig haben, um ihre Bestimmung zu erreichen. Er glaubt, daß

ein solches System den Eisenbahnen einen beträchtlichen Ertrag bringen könnte.

Hr. Minister Frère gesteht, daß in der Organisation des Postsystems Sonderbarkeiten existiren, bemerkt aber, er stehe seit einer zu kurzen Zeit den Geschäften vor, als daß er den jetzigen Stand der Dinge hätte ändern können; er theilt noch mit, daß er jetzt den fraglichen Gegenstand bearbeite und die Maßregeln, die ihm die günstigsten scheinen werden, vorlegen werde.

Als Erwiderung des Hrn. Rodenbach antwortet der Hr. Minister: Das Angeregte sei eine Abgabenfrage, die man nur mit der größten Vorsicht behandeln könne; nichtsdestoweniger erklärt er, er werde im ersten Monate des nächsten Jahres einen Vorschlag zur Postreform einbringen, der aber erst im Jahre 1849 zur Ausführung kommen könnte. Er glaubt aber, daß man nicht sogleich zu einem zu billigen System überspringen könne, da es dem Schatze den Verlust beträchtlicher Summen verursachen werde; so würde die Reform auf 10 Centimes einen Verlust von 1,500,000 Francs herbeiführen.

Hr. Loos behauptet, es werde die Herabsetzung des Portos auf 10 Cent. nicht einen Verlust von 1,500,000 Fr. hervorbringen und glaubt, daß diese Berechnung auf einem Irrthum beruhen müsse. Er dringt auch darauf, daß der Post- und Eisenbahndienst geordnet werde. Zum Schlusse spricht sich der Redner für eine Reform des Portos auf 10 Cent. günstig aus.

Hr. Mercier protestirt gegen die Idee, das Porto auf 10 Cent. herabzusetzen und glaubt, daß die Herabsetzung des Portos auf 20 Cent. den Umständen angemessen sei; er wünscht aber, daß man sich nicht eher mit dieser Frage beschäftige, bevor nicht das Gleichgewicht zwischen den Ausgaben und Einnahmen wiederhergestellt sei.

Hr. Minister Frère erklärt, daß der jetzige Stand der Finanzen nicht gestatte, an eine Herabsetzung des Portos auf 10 Cent. zu denken und hält es für gefährlich, wieder davon anzufangen, daß dieses System eingeführt werden könnte.

Es verlangt Niemand mehr das Wort; das Kapitel wird angenommen und man geht zum nächsten Kapitel: den Dampfbooten, über.

3. Zur Poſtliteratur.

Die öſterreichiſche Poſt-Verfaſſung. Mit Benutzung amtlicher Quellen ſyſtematiſch dargeſtellt von Alois Deſſáry, Hof-Concipiſten bei der k. k. allgemeinen Hofkammer in Wien. Mit 14 Tarifen, nebſt verſchiedenen andern Beilagen. Wien, Carl Gerold. 1848. (28¼ Bogen. gr. 8. 2¾ Thlr.)

Faſt bei keinem Zweige der Staatsverwaltung und des öffentlichen Lebens iſt ſo dringend und allgemein auf eine Reform in der neuern Zeit hingewieſen worden, als beim Poſtweſen, dieſer ſo tief in das Privat- und Staatsleben eingreifenden Welt-Anſtalt. Selbſt die öſterreichiſch-preußiſche Propoſitionsſchrift vom 13. und 31. März 1847, die Grundlagen eines deutſchen Poſtvereins betreffend, erkennt in dieſer Beziehung die „vielfach laut gewordenen Wünſche des Publikums" an und ſieht voraus, daß „das Verlangen nach mäßigen Porto-Taxen für den weiten Verkehr und nach Poſtreform überhaupt, im Gefolge der internationalen Eiſenbahn-Verbindungen, aufs Neue lebhaft werde angeregt werden." Dies höhere Zugeſtändniß allein läßt ſchon außer allem Zweifel, daß die Poſtreform eine Nothwendigkeit geworden iſt, ungeachtet der vielfachen Verbeſſerungen, welche das Poſtweſen in den verſchiedenen deutſchen Bundesſtaaten in den letzten zwanzig Jahren erfahren hat.

Daß zu reformiren ſei, darüber iſt man demnach allſeitig einverſtanden, ſowie man denn auch nicht im Unklaren iſt, was durch die Reform erſtrebt werden muß. Eine gleiche Uebereinſtimmung iſt jedoch nicht vorhanden über die Mittel und Wege zur Reform.

Auch hierüber haben ſich viele Stimmen in Zeitungen, Zeitſchriften und eigenen Brochüren erhoben, zum großen Theile von Unberufenen, denen die genaue Kenntniß des vielgegliederten Poſtweſens abgeht, mithin auch ein competentes Urtheil nicht zuſteht. Wir müſſen dieſe unberufenen und berufenen Stimmen über die Ausführung der Poſtreform um ſo mehr hier unbeachtet laſſen, weil dieſer Gegenſtand nicht der hauptſächliche Zweck dieſer Beſprechung iſt.

Wie ſchon geſagt, die deutſchen Poſtbehörden ſelbſt haben die Nothwendigkeit und Dringlichkeit der Reform anerkannt, und die öſterreichiſche und preußiſche, im Einklange mit der k. bayeriſchen, der k. ſächſiſchen, der großherzogl. badiſchen und der fürſtl. Thurn- und Taxis'ſchen, erachteten für zweckentſprechend, zur Verhandlung über die Begründung des deutſchen Poſtvereins eine deutſche Poſtcommiſſion, beſtehend aus dem, mit den nöthigen Vollmachten und Inſtructionen verſehenen Abgeordneten der deutſchen Poſtverwaltungen, zuſammentreten zu laſſen. „Werden,"

wird gesagt, „bei dieser Postcommission die angedeuteten Punkte zur Grundlage der gemeinschaftlichen Unterhandlung genommen, so dürfte an der baldigen Verwirklichung der in der letzten Zeit in den Wunsch und die Ueberzeugung der deutschen Postverwaltungen übergegangenen Idee eines deutschen Postvereines nicht zu zweifeln sein.“ Mit dem deutschen Postvereine ist aber gleichbedeutend die deutsche Postreform, an der dem Publikum liegt, denn die letztere kann nur durch das Ent- und Bestehen des erstern hervorgehen.

Dieser Postverein, diese Postcommission, ist nun bekanntlich glücklich in Dresden zusammengetreten, hat am 18. Octbr. vorigen Jahres seine Eröffnungssitzung gehabt, ist noch gegenwärtig vereinigt und fast ununterbrochen thätig gewesen. Allein, dürfen wir unsere Meinung offen und aufrichtig aussprechen, wir glauben, daß man damit vor dem A zuerst B gesagt hat; ein kleiner Beweis dafür ist das lange Zusammensein der Postabgeordneten, ohne daß man von sehr wesentlichen Beschlüssen bis jetzt gehört hat. Mag sein, daß die Natur des gleichzeitig zu Leipzig versammelt gewesenen Wechsel-Congresses eine andere ist, wir können jedoch nicht umhin, auf die schnelle Beendigung seiner Geschäfte einiges Gewicht zu legen.

Wir geben uns gern der Hoffnung hin, daß durch den Postverein manches Gute werde hervorgebracht werden, namentlich wenn durch die Anwesenheit einiger Postcommissarien in Berlin während der Weihnachtszeit eine gegenseitige größere Willfährigkeit erzielt worden sein sollte: allein wir müssen der festen Ueberzeugung sein, daß keineswegs die Resultate der gemeinschaftlichen Unterhandlungen den gerechten Ansprüchen genügen und daß die herbeigewünschte deutsche durchgreifende Postreform noch auf sich warten lassen werde.

Nur durch die Kenntniß kann der Weg zur Reform gehen. Wenn die sehr allgemein gehaltenen, veröffentlichten Grundlagen die alleinige Baſis aller Verhandlungen des Postcongresses zu sein scheinen und weitere gründliche Vorlagen fehlen, wenn anführungsweise erst eine besondere Commission niedergesetzt werden muß, um zu untersuchen, ob und welche Bestellgebühren (ein geringfügiger Gegenstand) in diesem und jenem Staate bestehen: so wird die thätige Unthätigkeit des Postcongresses nur zu sehr erklärlich. Warum aber eine gründliche, in die größten Einzelnheiten eingehende deutsche Postkenntniß zur Zeit noch so gut wie ganz und gar unmöglich ist, mithin gründliche und bestimmte Unterlagen zu gemeinschaftlichen Unterhandlungen fehlen müssen, kann den Sachverständigen, namentlich denen, die sich mit Eifer mit diesem Gegenstande beschäftigen, nicht auffällig sein.

Zunächst, und darin besteht das A, hätte man auf eine Ver-

Bedeutung eines besonderen Kapitalstocks und eines Systems von Ab-
lösungsfonds anerkannt, und man hat begonnen, die Ersatz- oder
Tilgungsfonds der Eisenbahnen, die bisher nur dazu dienten, die
Abnutzung des Betriebsmaterials und auch dieses nicht immer, zu
ersetzen, mehr zu Ablösungsfonds der Anleihen zu machen. Es ist
dies ein Weg, der sich empfiehlt, wenn man nicht will, daß die
Anleihen ewig bestehen bleiben, und wenn man nicht will, daß
Staatsschulden, die ihrer Natur nach Ablösungsschulden sind, wie
wir gesehen haben, entgegen ihrer wahren Bestimmung ewige
Schulden werden.

Die Ablösungsfonds für Eisenbahnanleihen sind, wie
bereits bemerkt, nur sehr allgemein bekannt, und sind über sie
nur wenige Nachrichten zu finden. Ich habe mich daher bemüht,
über die Art, wie sie gebildet, verwendet und verwaltet sind,
Näheres zu erfahren und bin so glücklich gewesen, von einigen
Staaten, die solche Fonds besitzen, Nachrichten darüber zu erhalten.
Ich bin den Herren, die mir diese Nachrichten gegeben haben,
zu großem Dank verpflichtet, und ich werde mich bemühen, sie
auf geeignetem Wege zu bethätigen. Ich werde mich bemühen,
diese Nachrichten, die ich nicht veröffentlichen darf, in einer
Weise zu verwerthen, daß sie auch Anderen zugute kommen.
Was mir jetzt noch fehlt, sind Nachrichten über Ablösungsfonds
für Eisenbahnanleihen in Preußen, Baden, Hessen, Württemberg
und Oesterreich. Ich ersuche die geehrten Leser, mir gefällige
weitere Nachrichten darüber baldmöglichst zu machen.

Ich habe bereits in meinem Aufsatze über Eisenbahnanleihen
(Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Band XIII,
Seite 1 ff.) auf die Ablösungsfonds für Eisenbahnanleihen
aufmerksam gemacht. Ich habe damals auf Grund einer Mit-
theilung des Herrn Dr. Engel, Direktors des Königlich Sächsischen
Statistischen Bureaus, die Ablösungsfonds für Eisenbahnanleihen
in Sachsen, Bayern, Hessen, Württemberg und Oesterreich
besprochen. Ich habe damals auf Grund einer Mittheilung des
Herrn Dr. Engel, Direktors des Königlich Sächsischen Statistischen
Bureaus, die Ablösungsfonds für Eisenbahnanleihen in Sachsen,
Bayern, Hessen, Württemberg und Oesterreich besprochen. Ich habe
damals auf Grund einer Mittheilung des Herrn Dr. Engel, Direktors
des Königlich Sächsischen Statistischen Bureaus, die Ablösungsfonds
für Eisenbahnanleihen in Sachsen, Bayern, Hessen, Württemberg
und Oesterreich besprochen

befindlichen, die Gesetze und Verordnungen selbst enthaltenden Beilagen (149 Stück) verwiesen wird, ohne welche überhaupt zu einem Verständniß gar nicht zu gelangen ist.

Ueber das sächsische Postwesen war ein ausführliches, höchst mühsam und, wenn wir unserem nach einer Durchsicht des Manuscripts gefaßtem Urtheile trauen dürfen, gründlich bearbeitetes Werk: „Die Postverfassung des Königreichs Sachsen, nach amtlichen Quellen dargestellt," zu erwarten, dessen Verfasser der uns befreundete Herausgeber dieser Beiträge ist und dessen Herausgabe zu Ostern 1846 beabsichtigt war. Der Veröffentlichung dieser Postverfassung stellten sich jedoch Hindernisse entgegen, die uns theils unbekannt, theils unerklärlich geblieben sind. Die Kenner der Postgeschichte werden gewiß mit uns darüber einverstanden sein, daß es sehr erwünscht sei, aus einer gründlichen Bearbeitung gerade die Postverfassung Sachsens kennen zu lernen, dessen alte, im Gefängniß entworfene und jetzt noch zur Grundlage dienende Postordnung zu ihrer Zeit als ein Meisterwerk galt und vielen anderen Staaten zum Muster diente.

Ueber das preußische Postwesen kann man sich unterrichten in verschiedenen officiellen, zum Theil nur für die preußischen Postbeamten bestimmten Werken: das Posthandbuch, die Portotaxen, die Darstellung des Postcassen- und Rechnungswesens, die Darstellung der Portofreiheits-Verhältnisse auf den preußischen Posten, das Post-Cours-Buch u. s. w. Nachdem das seit dem 1. Octbr. 1846 erscheinende Amtsblatt des k. Post-Departements später auch dem Publikum zugänglich gemacht worden, hat sich damit eine sehr ergiebige Quelle eröffnet. Die preußische Postverfassung hat demnächst eine Beleuchtung erfahren durch die neuerlich erschienene, im October-Hefte des vorigen Jahrgangs besprochene Schrift: „Das preußische Postwesen. Eine Darstellung seines gegenwärtigen Zustandes, seiner innern Einrichtung und der Rechte und Anforderungen des Publikums an dasselbe, von einem Sachverständigen (Elberfeld und Iserlohn, 1847)." Wenn auch gegen die Haltung dieser letztgenannten Darstellung Einiges einzuwenden sein sollte, so ist doch keineswegs die Verdienstlichkeit derselben abzusprechen: sie trägt wesentlich dazu bei, die preußischen Postzustände allseitig kennen zu lernen.

Die mecklenburgischen Postgesetze sind in einer eigenen Abtheilung zusammengestellt in der unlängst von Raabe herausgegebenen Sammlung der mecklenburgischen Landesgesetze.

Die Postverfassung des Herzogthums Braunschweig, sowie einiger Staaten des fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postbezirks beruht auf Bestimmungen aus neuerer Zeit, die allerdings ebenfalls durch spätere unzählige Verordnungen wesentlich modificirt worden sind.

Digitized by Google

Die Schwierigkeiten, mit welchen die Bearbeitung der ganzen bestehenden Postverfassung eines Staates verknüpft ist, sind allerdings nicht zu verkennen; zu ihnen gesellen sich dann noch für die kleineren Postgebiete Bedenklichkeiten in pecuniärer Rücksicht, die sich bei der beabsichtigten Veröffentlichung solcher Arbeiten, wodurch sie erst ihren Werth erhalten, zeigen. Es kann jedoch nicht genug darauf aufmerksam gemacht werden, daß es schon etwas sehr Verdienstliches sein würde, wenn einzelne Gegenstände aus der ganzen Postgesetzgebung zur gründlichen Bearbeitung herausgehoben werden, die an und für sich als nützliche Beiträge zur Kenntniß, werden sie von mehren Staaten unternommen, auch als Beiträge zur allgemeinen Postreform betrachtet werden müßten. Vorausgesetzt muß hierbei werden, daß solche Arbeiten nicht in allgemeinen Organen, sondern nur in den ausschließlich hierfür bestehenden periodischen Zeitschriften des Postwesens veröffentlicht werden, weil außerdem leicht zu befürchten wäre, daß sie fruchtlos vorübergehen und spurlos verschwinden.

Geht nun aus dem Gesagten hervor, welchen hohen Werth wir auf die Abfassung von Werken legen, in denen ein treues und anschauliches Bild von der bestehenden Postverfassung eines Landes gegeben wird: so wird unsere Freude als eine wahre und begründete gelten, die wir bei dem Erscheinen des in der Ueberschrift genannten Buches über die österreichische Postverfassung von Dessáry empfunden haben und die um so größer sein mußte, als die Bearbeitung in ihrer Gründlichkeit und übersichtlichen Form fast nichts zu wünschen übrig läßt. Der Herr Verfasser schöpfte aus amtlichen, ihm vermöge seiner Stellung leicht zugänglichen Quellen, bewältigte mit vieler Geschicklichkeit das reiche Materiale und stellte es in einer zierlichen und systematischen Gestalt dar. „Als der erste Versuch, die österreichische Postverfassung nach dem Stande der neuesten Gesetzgebung in einem faßlichen Systeme darzustellen," heißt es im Vorworte, „tritt das vorliegende Werk vor die Oeffentlichkeit; sein Zweck geht dahin, die Kenntniß der vaterländischen Postgesetze und Vorschriften nach Kräften zu verbreiten, und als Leitfaden zu ihrer richtigen Auslegung und Anwendung zu dienen."

Der Herr Verf. ist ebenfalls der Meinung, daß der wahre Nutzen des Postinstituts nur durch eine Vereinbarung der Staaten zu einer gemeinsamen Postgesetzgebung erreicht werden kann. Nach seiner Ansicht liegt es zunächst in der Aufgabe der Postanstalt, den Verkehr möglichst zu erleichtern, zu beleben und zu befördern, und auf diesem Wege Wohlhabenheit, Bildung und Lebensglück zu verbreiten; mit der Entwicklung des Verkehrs mehrt sich der Wohlstand des Einzelnen, wächst auch durch unzählige Rückwirkungen die Wohlfahrt des Staates. So allein vermag

die Post ihrer Bestimmung zu entsprechen, und es ist einleuchtend, daß sie bei dem Streben nach diesem Ziele nicht nach den gewöhnlichen Principien der Steuerwaltung ausgebeutet werden kann.

Weiter heißt es: Die Post ist ein polizeilich-industrielles Finanz-Institut, das mit allen andern Finanz-Instituten wenig Analoges darbietet und nach ganz eigenthümlichen Grundsätzen beurtheilt und verwaltet werden muß. Sie ist aber auch nicht blos ein für jeden Staat vereinzelt bestehendes Landes-Institut, sondern überall zugleich Fragment eines über die ganze civilisirte Welt verbreiteten, eng gegliederten Organismus, welcher ein Ineinandergreifen der einzelnen Bestandtheile fordert. Fortwährende Vervielfältigung beschleunigter Verbindungen und thunlichste Erleichterung in der Benutzung der Communicationsmittel sind die wesentlichen Bedingungen einer guten Postanstalt, welche einen schnellen und sichern Transport leisten muß, und die Vortheile, die sie dadurch bietet, dem Publikum nicht durch hohe Tarife verkümmern darf. Denn wo es an genügenden Postverbindungen mangelt, oder wo ein hoher Tarif den minder bemittelten Volksclassen die Benutzung der bestehenden Posteinrichtungen erschwert, ersterben die Lebenskeime jedes ausgedehnteren Verkehrs, und ist an eine allgemeine Entwicklung und Hebung des Wohlstandes nicht zu denken.

Im Postwesen soll, wie bei allen für das Publikum unterhaltenen Anstalten, kein Stillstand eintreten, ein steter Fortschritt wird von den Zeit- und Verkehrs-Verhältnissen geboten. Insofern jede neue Verbesserung oder Erweiterung der Posteinrichtungen mit nicht unbedeutenden Kosten verbunden zu sein pflegt, darf die zweifelhafte unmittelbare Rentabilität solcher neuen Einrichtungen, oder eine befürchtete Schmälerung der Gefälls-Ueberschüsse allein nicht für das Urtheil über die Zweckmäßigkeit eines solchen Aufwandes maßgebend angesehen werden. Wer den Regie-Aufwand für die Post überhaupt nur als die Einhebungskosten einer durch das Postregale zu bewirkenden unmittelbaren Besteuerung betrachten, und nach dieser Ansicht über die Zweckmäßigkeit oder Nothwendigkeit einer Mehrausgabe aburtheilen und entscheiden wollte, müßte erkennen, daß die Poststeuer eine der unzweckmäßigsten Steuern ist, weil sie gegen alle Grundsätze einer vernünftigen Besteuerung die Mittel zur Production, und nicht das Product selbst trifft, dann weil das Object der Besteuerung zu unsicher und äußerst schwer zu überwachen ist, und weil die Einhebungskosten einen zu großen Theil der Gefällseinkünfte verschlingen.

Der unmittelbare pecuniäre Nutzen, den die Post alljährlich abwirft, kann nicht als ihr erster oder einziger Zweck angesehen und angestrebt werden; vielmehr ist in der möglichsten Vervollkommnung des Postinstituts das Mittel zu suchen, die öffentlichen

Einkünfte aus andern Quellen dauernd zu vermehren. Der Aufwand für die Postverwaltung ist jedenfalls lohnend, sobald die Einnahmen im Ganzen nicht blos die Auslagen decken, sondern nebst einem mäßigen Finanzgewinne noch so viel Ueberschuß einbringen, als zu weiteren Verbesserungen nothwendig ist.

Das Werk zerfällt in folgende 6 Hauptstücke: I. Von dem Postregale. II. Von der Verwaltung des Postwesens. III. Von dem Sachen-Transporte (1. mittelst der Briefpost, 2. mittelst Estaffeten, 3. mittelst der Fahrpost). IV. Von dem Personen-Transporte (1. Extrapost, 2. Eil- und Mallepost, 3. Privat-Messagerien und Schnellfuhren). V. Von den Postgebühren (1. Briefpost-Taxen, a. inländische Correspondenz: Landporto, Seeporto, b. ausländische Correspondenz; 2. Estaffeten-Taxen; 3. Fahrpost-Taxen. VI. Von den Uebertretungen der Postgesetze und Vorschriften und deren Bestrafungen. Zum Schlusse folgen noch mehrere Beilagen, die zum größten Theile Tarife enthalten. Ob es aber nicht überhaupt zweckmäßiger gewesen wäre, den umfänglichen, auf das Post-Taxwesen bezüglichen Theil ganz wegzulassen oder doch in eine zweite separate Abtheilung zu verweisen? An und für sich ist das Taxwesen mehr als irgend ein anderer Gegenstand des Postwesens der Veränderlichkeit unterworfen, und jetzt im Angesichte des Postcongresses ist um so eher vorauszusehen, daß dasselbe binnen Kurzem, so weit es den internationalen Verkehr betrifft, eine totale Umänderung erleiden muß. Die natürliche Folge davon muß sein, daß der Inhalt des Buches sehr wesentlich alterirt wird und daß das Werk nicht den dauernden Werth behaupten kann, den es bei der Ausscheidung des Taxwesens für sich in Anspruch zu nehmen berechtigt war. Daß dadurch zugleich die Anschaffung des Werkes sehr erleichtert und dasselbe Vielen zugänglicher gemacht worden wäre, sei nur nebenbei bemerkt.

Es ist uns bis jetzt nicht möglich gewesen, eine specielle genaue Prüfung des Werkes des Herrn Dessáry vornehmen zu können; wir haben jedoch bei einem flüchtigen Ueberblicke über das Taxwesen gefunden, daß die auswärtigen Postverhältnisse nicht immer ganz zuverlässig und den neuesten Vorgängen gemäß angegeben sind. So z. B. findet sich §. 96. S. 152 die Angabe, daß im Fürstenthume Lippe in den Orten Hörn, Oerlinghausen und Salzuffeln, und im Großherzogthume Mecklenburg-Schwerin zu Boitzenburg königlich preußische Postämter bestehen. Das letztere Postamt ist aber durch den unterm 17. März 1847 abgeschlossenen und vom 1. Mai 1847 an in Wirksamkeit getretenen Postvertrag zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin aufgehoben und die Postrechte, zu deren Ausübung Preußen in Boitzenburg berechtigt war, sind als erloschen erklärt worden. Sämmtliche

Posten im Fürstenthume Lippe aber gingen in Folge eines unterm 9. Juni 1845 zwischen der fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung und der fürstlich lippischen Regierung zu Detmold abgeschlossenen Vertrags vom 1. Octbr. 1845 an in Thurn- und Taxis'sche Administration über. Die in den fürstl. lippischen Orten Barntrup, Blomberg, Detmold, Lemgo, Rischenau und Schieder neben den Thurn- und Taxis'schen Poststellen vorher bestandenen k. preuß. Postanstalten wurden aufgehoben, und an die Stelle der in den Orten Horn (nicht Hörn), Lage, Oerlinghausen, Salzuffeln und Schöttmar befindlichen k. preuß. Posterpeditionen traten Thurn- und Taxis'sche Posterpeditionen. Es kann wol sein, daß dergleichen Veränderungen zur Zeit noch nicht Aufnahme in die österreichische Postgesetzgebung gefunden haben, allein man darf wol mit Recht an einen Schriftsteller über das Postwesen die Anforderung stellen, daß er die allgemeine Postliteratur und die Gesetzgebung fremder Staaten nicht ganz unbeachtet lassen dürfe.

Von besonderem Interesse und hoher Wichtigkeit ist, nächst der historischen Entwickelung des Postwesens in Oesterreich (§. 3—5.) und der Geschichte des Briefta-Tarifs (§. 6.), die §. 7. gemachte Mittheilung des Ertrags des Postgefälles und des Briefverkehrs der österreichischen Monarchie.

Vom Briefpost-Gefälle in der österr. Monarchie betrug:

	Die Einnahme.	Die Ausgabe.	Der Ueberschuß.
im Jahre 1770	600,840 Fl. C.-M.	388,382 Fl.	212,458 Fl.
1780	885,540 " "	487,253 "	398,287 "
1790	1,206,142 " "	654,659 "	551,483 "
1800	2,084,912 " "	602,829 "	1,482,083 "
1820	2,117,986 " "	1,153,686 "	964,300 "
1830	2,863,368 " "	1,487,435 "	1,375,933 "
1834	3,350,302 " "	1,763,513 "	1,580,789 "

Finanzielle Ergebnisse des Brief- u. Fahrpost-Gefälles:

	Einnahme	Ausgabe.	Ueberschuß.
im Jahre 1835	4,927,996 Fl. C.-M.	3,156,513 Fl.	1,771,483 Fl.
6	4,998,713 " "	3,122,174 "	1,876,539 "
7	5,342,614 " "	3,015,727 "	2,326,887 "
8	5,442,050 " "	3,241,524 "	2,200,526 "
9	5,691,636 " "	3,517,806 "	2,173,830 "
1840	6,181,799 " "	3,924,474 "	2,257,325 "
1	6,322,211 " "	4,189,091 "	2,133,120 "
2	6,456,630 " "	4,337,677 "	2,118,953 "
3	6,701,201 " "	4,617,470 "	2,083,731 "
4	6,806,253 " "	4,821,523 "	1,984,730 "
5	7,109,153 " "	5,134,680 "	1,974,473 "
1846	7,472,563 " "	5,517,547 "	1,955,015 "

Aus der Uebersicht des Briefverkehrs der österreichischen Monarchie in den Jahren 1830—1846 (S. 30) entlehnen wir folgende Angaben:

Inländische Correspondenz	1830	1846
Privat-Stücke . . .	12,426,462 Stück,	17,718,087 Stück,
Amtliche Packete . .	3,058,375 "	6,924,497 "
Transit-Correspondenz .	358,212 "	624,810 "
Internationale Correspondenz		
in das Ausland gegangene	1,462,143 "	1,977,171 "
aus dem Auslande eingelangte	1,289,984 "	2,314,976 "
Zusammen	18,595,176 Stück.	29,559,541 Stück.

Nimmt man die dermalige Gesammt-Bevölkerung des Kaiserstaates zu 36 Millionen an: so fallen im Jahre gegenwärtig ungefähr $\frac{1}{12}$ eines Briefes auf den Kopf, oder von je 12 Personen werden im Jahre nicht mehr als 7 Briefe geschrieben.

Der Wiener Briefverkehr läßt sich aus nachfolgenden Angaben erkennen:

Im Jahre	Locobriefe	Eingelangte Briefe	Stadtporto	Briefporto	Bestellgeld
1843	246,273	1,999,502	11,246 Fl.	391,647 Fl.	29,593 Fl.
1844	257,843	2,064,472	11,099 "	396,615 "	31,154 "
1845	295,992	2,256,587	12,419 "	416,712 "	33,026 "
1846	304,744	2,372,682	12,754 "	442,341 "	35,174 "

Es dürfte von großem Interesse sein, aus späteren derartigen Zahlenangaben zu erfahren, von welchem Einflusse die neue Einrichtung der Wiener Stadtpost (vergl. November-Heft vom vor. J. S. 18—28) gewesen ist.

So interessant und befriedigend für uns die erwähnten Uebersichten über die Posterträgnisse und den Correspondenz-Verkehr sind, so unlieb müssen wir die weitere Verfolgung der Post-Statistik, z. B. über das Post-Courswesen und die Postanstalten, vermissen. Denn gerade aus letzterer (vergl. die Uebersichten im 1. Heft v. J. 1847 S. 9, 10 u. 105) läßt sich am sichersten der Standpunkt beurtheilen, den das Postwesen eines Landes einnimmt.

Unser aufrichtiges Gesammt-Urtheil lautet dahin, daß der Hr. Verf. die sich gestellte, nicht leichte Aufgabe in einer Weise gelöst hat, die ihm alle Ehre macht. Möchten sich auch in anderen Staaten Befähigte finden, die sich die Bearbeitung der Postverfassung ihres Landes zur Aufgabe stellen und mit gleichem glücklichem Erfolge beenden. Druck, Papier und äußere Ausstattung läßt nichts zu wünschen übrig.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Preußen.

1) Porto-Tax-Bestimmungen, welche in Folge des mit dem 1. Januar k. J. in Wirksamkeit tretenden Post-Vertrages mit Frankreich auf die zwischen Preußen und Frankreich auszuwechselnde Correspondenz in Anwendung kommen[1]).

Zwischen Preußen und Frankreich ist ein neuer Postvertrag abgeschlossen worden, welcher mit dem 1. Januar 1848 in Wirksamkeit tritt. In Folge dieses Vertrages kommen von gedachtem Zeitpunkte ab bei der zwischen beiden Staaten auszuwechselnden Correspondenz folgende Bestimmungen in Anwendung.

Briefe aus Preußen nach Frankreich und Algerien, sowie umgekehrt, aus Frankreich und Algerien nach Preußen, können nach der Wahl der Absender entweder unfrankirt oder bis zum Bestimmungsorte frankirt abgesandt werden. Eine theilweise Frankirung ist nicht gestattet. Das Porto vom preußischen Abgangsorte bis zur französischen Grenze, resp. von der französischen Grenze bis zum preußischen Bestimmungsorte, wird diesseits, ohne Rücksicht darauf, über welchen französischen Grenz-Uebergangspunkt die Auslieferung der Correspondenz erfolgt, nach einem Durchschnittssatze erhoben, in welchem das an die zwischenliegenden fremden Staaten zu entrichtende Transitporto mit einbegriffen ist.

Dieser Durchschnittssatz beträgt z. B. für Berlin 6 Sgr., für Aachen 1 Sgr., für Cöln und Düsseldorf 2½ Sgr., für Münster 4 Sgr., für Magdeburg 6 Sgr., für Stettin 6 Sgr., für Breslau 7 Sgr., für Posen 7 Sgr., für Königsberg in Pr. 7 Sgr. Auf diesen Portosatz findet die gesetzliche preußische Briefgewichts-Progression Anwendung.

An französischem Porto kommen für die gedachte Correspondenz folgende Sätze zur Erhebung:

1) Für Briefe nach und aus denjenigen Orten Frankreichs, welche nicht über 80 Kilometer (10 preußische Meilen) von der französischen Grenze, resp. gegen Belgien, die preußische Rheinprovinz, die bayerische Rheinpfalz und das Großherzogthum Baden entfernt liegen, 20 Centimes oder 1¾ Sgr.

---

1) Amts-Bl. d. k. Post-Departements v. J. 1847, St. 52. Nr. 224.

2) Für Briefe nach und aus allen übrigen Orten Frankreichs und Algeriens 40 Centimes oder 3½ Sgr.

Dieses Porto ist nach folgender Briefgewichts-Scala zu erheben:

	bis ½ Loth incl.	.	1fach
über ½ Loth	= 1 =	=	.	2fach
= 1 =	= 1½ =	=	.	3fach
= 1½ =	= 2 =	=	.	4fach

u. s. w. für jedes halbe Loth Mehrgewicht einen Portosatz mehr.

Für die durch Frankreich transitirende Correspondenz zwischen Preußen und fremden Ländern sind, außer dem obigen Durchschnitts-Porto bis zur französischen Grenze, resp. von derselben an französischem Transit- und fremdem Porto folgende Sätze nach der vorstehenden, von ½ zu ½ Loth mit dem einfachen Porto fortschreitenden Briefgewichts-Progression zu zahlen:

a. Für Briefe nach und aus den Küstenstrichen des mittelländischen Meeres, woselbst die französische Postverwaltung Postanstalten unterhält, namentlich nach und aus Alexandrien, Beyruth, Constantinopel, den Dardanellen und Smyrna 90 Centimes oder 7½ Sgr.

b. Für Briefe nach und aus dem Königreiche Griechenland 105 Centimes oder 8¾ Sgr.

c. Für Briefe nach und von der Insel Malta 65 Centimes oder 5½ Sgr.

d. Für Briefe nach und aus Spanien, Portugal und Gibraltar, welche sowol hin- wie herwärts bis zur französisch-spanischen Grenze frankirt werden müssen, 40 Centimes oder 3½ Sgr.

e. Für Briefe nach und aus Sardinien und für die auf dem Landwege zu befördernden Briefe nach und aus Toscana, dem Kirchenstaate und dem Königreiche beider Sicilien, welche Correspondenz sowol hin- wie herwärts bis zur französisch-sardinischen Grenze frankirt werden muß, 40 Cent. oder 3½ Sgr.

f. Für die mittelst der Packetboote der königl. französischen Marine zu befördernden Briefe nach und aus Toscana, dem Kirchenstaate und dem Königreiche beider Sicilien, welche hinwärts bis zum Ausschiffungs-Hafen und herwärts bis zum Einschiffungs-Hafen in den obigen Ländern frankirt werden müssen, ... 65 Centimes oder 5½ Sgr.

g. Für Briefe nach und aus Ostindien, der Insel Ceylon und dem indischen Archipel, deren Frankirung sowol hin- wie herwärts bis Alexandrien erfolgen muß, 90 Cent. oder 7½ Sgr.

h. Für die über die Landenge von Panama zu befördernden Briefe nach und aus Central-Amerika, Peru, Bolivien und Chili, welche hinwärts bis zum überseeischen Landungs-Hafen

und herwärts bis zum überseeischen Einschiffungs-Hafen frankirt werden müssen, . . 180 Centimes oder 15 Sgr.

i. Für Briefe nach und aus Nord-Amerika, sowie überhaupt nach und aus allen sonstigen, oben nicht genannten überseeischen Orten und Ländern, welche Correspondenz gleichfalls bei der Hinsendung bis zum überseeischen Landungs-Hafen, und bei der Hersendung bis zum überseeischen Einschiffungshafen frankirt werden muß, und zwar:

sofern die Briefe mittelst der regelmäßig coursirenden Packetboote der königl. französischen Marine befördert werden . . . 100 Centimes oder 8½ Sgr.

und wenn die Beförderung der Briefe mit Privatschiffen erfolgt, die aus französischen Häfen abgehen oder in französischen Häfen ankommen 50 Centimes oder 4¼ Sgr.

Bei allen im Transit durch Frankreich zu befördernden Briefen nach den vorgedachten fremden Ländern, muß dieser Speditionsweg vom Absender auf der Adresse durch den eigenhändigen Vermerk: „via Frankreich," oder „via France" ausdrücklich vorgeschrieben sein, indem jene Briefe meistens auch auf anderen Wegen ihre Beförderung erhalten können. Ferner muß auf allen nach überseeischen Ländern bestimmten Briefen, welche die diesseitigen Absender mittelst der aus den Häfen Frankreichs abgehenden Handelsschiffe befördert zu haben wünschen, dieser Wunsch durch einen entsprechenden Vermerk ausgedrückt sein.

Recommandirte Briefe können nach Frankreich und Algerien unter folgenden Bedingungen versendet werden. Das Porto muß für dieselben jederzeit bis zum Bestimmungsorte vorausbezahlt werden.

An preußischem Porto ist für dergleichen Briefe derselbe Betrag zu entrichten, wie für gewöhnliche Briefe, und außerdem das gesetzliche Scheingeld von 2 Sgr. Das französische Porto beträgt dagegen stets das Doppelte von demjenigen Betrage, welcher für gewöhnliche Briefe zu erlegen ist.

Alle recommandirte Briefe nach Frankreich müssen mit einem Kreuzcouvert versehen, und so versiegelt sein, daß eine Oeffnung des Briefes ohne Verletzung der Siegel nicht möglich ist.

Waarenproben, wenn solche auf eine den Inhalt darthuende Weise verpackt sind, aus Preußen nach Frankreich und über Frankreich hinaus et vice versa, zahlen an preußischem Porto die Hälfte, als Minimum jedoch einfaches Briefporto, und an französischem internen, resp. an französischem Transit- oder Seeporto nur ein Drittel des Portobetrages für gewöhnliche Briefe. Bedingung dieser Porto-Moderation ist jedoch, daß der Brief allein nicht mehr als ¾ Loth wiegt.

Zeitungen, Journale, periodische Schriften, Brochüren, Noten, Cataloge, sowie überhaupt gedruckte, gestochene oder lithographirte Anzeigen und Benachrichtigungen jeder Art, welche in Frankreich und Algerien zur Post gegeben werden und nach Preußen bestimmt sind, sowie die Gegenstände gleicher Art, welche in Preußen zur Post gegeben werden und nach Frankreich und Algerien bestimmt sind, unterliegen, sofern sie unter Streifband versandt werden, sowol hin- wie herwärts dem Frankozwange bis zur französischen Grenze. Für die vorgedachten Gegenstände werden an diesseitigem Porto folgende Sätze zur Erhebung kommen:

für Zeitungen und Journale, ohne Rücksicht auf deren Gewicht oder Bogenzahl 6 Pfennige für jedes Exemplar;

für alle übrigen der obigen Drucksachen, ohne Rücksicht auf deren Gewicht, 6 Pfennige für jeden Bogen.

Eine Ausnahme hiervon machen nur diejenigen Zeitungen und Journale, welche aus Frankreich und Algerien nach einem Orte des Regierungsbezirkes Aachen oder Trier eingehen, oder aus einem dieser Orte nach Frankreich und Algerien abgesandt werden. Für diese Zeitungen ist an diesseitigem Porto nur der Satz von 3 Pfennigen für jedes Exemplar zu berechnen.

Für die durch Frankreich transitirenden Zeitungen, Journale, periodische Schriften und Drucksachen jeder Art aus Preußen nach fremden Ländern et vice versa, müssen der französischen Postverwaltung sowol hin- wie herwärts folgende Sätze vergütet werden:

a. nach und aus Spanien, Portugal und Gibraltar 5 Centimes für jede Zeitung oder jeden gedruckten Bogen;

b. nach und aus Toscana, dem Kirchenstaate, dem Königreiche beider Sicilien, der Insel Malta und Griechenland; ferner nach und aus Ostindien, dem indischen Archipel und der Insel Ceylon, sowie überhaupt nach und aus allen überseeischen Colonien und Ländern, sofern die Beförderung der Zeitungen ꝛc. mittelst französischer Handelsschiffe oder durch die Packetboote der königlich französischen Marine stattfindet,

10 Centimes für jede Zeitung oder jeden gedruckten Bogen;

c. nach und aus Central- und Süd-Amerika,

25 Centimes für jede Zeitung oder jeden gedruckten Bogen.

Für Zeitungen ꝛc. nach und aus den gedachten Ländern kommen demnach, außer dem obigen preußischen Porto, noch die vorstehenden Sätze zur Erhebung.

Berlin, den 19. Decbr. 1847.

General-Post-Amt.
v. Schaper.

2) Porto-Tax-Bestimmungen, welche in Folge eines mit dem 1. Januar k. J. in Kraft tretenden Additional-Vertrages auf die zwischen Preußen und Schweden auszuwechselnde Correspondenz in Anwendung kommen[2]).

In Folge eines zwischen Preußen und Schweden unter dem 21. August d. J. abgeschlossenen, mit dem 1. Januar k. J. in Kraft tretenden Additional-Vertrages zu dem, den Postanstalten im Auszuge mitgetheilten Postvertrage vom 14. Decbr. 1840 ist, unter Aufhebung der gegenwärtig bestehenden Taxen, das preußische und das schwedische Porto für die gesammte, zwischen beiden Staaten zur Auswechselung kommende Correspondenz, ohne Rücksicht auf den Abgangs- resp. Bestimmungsort, auf folgende Durchschnittssätze für den einfachen Brief festgestellt worden:

I. Das preußische Porto.

a. Auf dem Wege über Stralsund und Ystadt sowol, als auf dem Wege über Stettin und Ystadt:

1) für die Correspondenz aus dem Regierungs-Bezirke Stralsund nach den in der schwedischen Provinz Schonen belegenen Postanstalten, als Helsingborg, Hörby, Landskrona, Lund, Malmö, Skanör, Trälleborg und Ystadt, und umgekehrt, auf . . . . . 2 Sgr.,
2) für alle übrige Correspondenz aus dem preußischen Postbezirke nach Schweden und Norwegen, und umgekehrt, auf . . . . . 3 Sgr.,
3) für die Correspondenz aus den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz nach Schweden und Norwegen, und umgekehrt, auf . 2 Sgr.,
4) für die durch Preußen transitirende Correspondenz aus allen übrigen fremden Staaten nach Schweden und Norwegen, und umgekehrt, auf . . . . . 4 Sgr.

b. Auf dem Wege über Hamburg:

1) für die Correspondenz aus dem ganzen preußischen Postbezirk nach Schweden und Norwegen, und umgekehrt, auf . . . . . 3 Sgr.,
2) für die durch Preußen transitirende Correspondenz aus fremden Staaten nach Schweden und Norwegen, und umgekehrt, auf . . . . . 4 Sgr.

---

2) Amts-Bl. d. k. Post-Departements v. J. 1847, St. 53. Nr. 227.

II. Das schwedische Porto.

a. Auf dem Wege über Stralsund und Ystadt sowol, als auf dem Wege über Stettin und Ystadt:

1) für die Correspondenz aus dem Regierungsbezirke Stralsund nach den in der schwedischen Provinz Schonen gelegenen Postanstalten, als nach Helsingborg, Hörby, Landskrona, Lund, Malmö, Skanör, Trälleborg und Ystadt, und umgekehrt, auf . . . . . 7 Sgr., einschließlich des Seeporto,

2) für alle übrige Correspondenz aus dem preußischen Postbezirke, sowie für die durch Preußen transitirende Correspondenz aus fremden Staaten nach Schweden und Norwegen, und umgekehrt, auf . . . . . 8 Sgr., einschließlich des Seeporto.

b. Auf dem Wege über Hamburg:

1) für die Correspondenz aus dem ganzen preußischen Postbezirk sowol, als für die durch Preußen transitirende Correspondenz nach Schweden, und umgekehrt, auf 8 Sgr., einschließlich des dänischen Transitporto,

2) für die Correspondenz aus dem ganzen preußischen Postbezirke sowol, als für die durch Preußen transitirende Correspondenz nach Norwegen, u. umgekehrt, auf 10 Sgr., einschließlich des dänischen Transitporto.

Für die vorstehend angegebenen Portosätze von resp. 8 Sgr. und 10 Sgr. werden die Briefe nach und aus Norwegen nur bis zur schwedisch-norwegischen Grenze und von dieser Grenze ab befördert.

Die Bezahlung des norwegischen Porto kann nur Seitens des norwegischen Empfängers resp. des norwegischen Absenders stattfinden.

Das Gewicht des einfachen Briefes wird sowol bei dem preußischen, als bei dem schwedischen Porto zu $\frac{3}{4}$ Loth preußisch angenommen und bei schwereren Briefen die preußische Briefgewichts-Progression zur Anwendung gebracht.

Für die über Schweden eingehenden unfrankirten Briefe aus Finnland wird von den schwedischen Postanstalten

bei der Spedition über Stralsund und Ystadt oder über Stettin und Ystadt, ein Portosatz von $11\frac{1}{3}$ Sgr., und

bei der Spedition über Hamburg, ein solcher von $17\frac{1}{6}$ Sgr. für den einfachen bis $\frac{3}{4}$ Loth preußisch incl. schweren Brief

in Ansatz gebracht. Bei schwereren Briefen steigen diese Portosätze in der in der beigefügten Uebersicht angegebenen Weise.

Die unter I. a. 1) u. 2), sowie unter I. b. 1) angegebenen preußischen Portosätze finden sowol bei unfrankirter Correspondenz nach Schweden und Norwegen und bei frankirter Correspondenz aus die-

sen Ländern, als auch bei unfrankirter Correspondenz aus Schweden und Norwegen und bei frankirter Correspondenz dahin Anwendung.

Die unter I. a. 3) u. 4) und unter I. b. 2) aufgeführten preußischen Portosätze kommen dagegen nur bei unfrankirter Correspondenz nach Schweden und Norwegen und bei frankirter Correspondenz aus Schweden und Norwegen zur Anwendung. Für unfrankirte Correspondenz aus Schweden und Norwegen und für frankirte Correspondenz dahin werden die tarifmäßigen preußischen Transitporto-Beträge unverändert beibehalten.

Für die gesammte zwischen Preußen und Schweden zur Auslieferung kommende Correspondenz bezieht Preußen das Porto

a. auf dem Wege über Stralsund und Ystadt sowol, als auf dem Wege über Stettin und Ystadt,

bis zur Meeresküste (Stralsund) und von dieser Meeresküste ab.

b. auf dem Wege über Hamburg

bis Hamburg und von Hamburg ab.

Schweden bezieht dagegen das Porto

a. auf dem Wege über Stralsund und Ystadt sowol, als auf dem Wege über Stettin und Ystadt,

von der Meeresküste (Stralsund) ab und bis zu dieser Meeresküste, und vergütet der preußischen Postcasse im Abrechnungswege für die gesammte nach Schweden und Norwegen bestimmte frankirte und unfrankirte Correspondenz, welche über Stralsund und Ystadt geleitet wird, den Betrag von 4 Sgr. für den einfachen bis ¼ Loth preußisch incl. schweren Brief;

b. auf dem Wege über Hamburg

aus Preußen abgehend von Hamburg ab und für Preußen ankommend bis Hamburg.

Schweden entrichtet dagegen das der dänischen Postverwaltung zustehende Transitporto.

Das preußische Porto für die Correspondenz nach Schweden und Norwegen wird auch ferner bei den diesseitigen Auslieferungs-Postanstalten zu Stralsund, Stettin und Hamburg in den Eingangskarten, und für die Correspondenz aus Schweden und Norwegen bei den distribuirenden Postanstalten berechnet.

Die Vergütung des den fremden Postverwaltungen für unfrankirte Correspondenz nach Schweden und Norwegen und für frankirte Correspondenz aus Schweden und Norwegen zustehenden Porto's wird königl. schwedischer Seits nach einem für jedes Land bestimmten Durchschnittssatze geleistet werden. Diese Vergütungsweise bleibt indessen ohne allen Einfluß auf die tarifmäßigen Portosätze, welche die betreffenden fremden Postverwaltungen zu beziehen haben.

Die nach Schweden bestimmten Briefe können nach der Wahl der Absender, wie bisher,

a) unfrankirt, b) bis Stralsund resp. Hamburg frankirt, oder
c) bis zum Bestimmungsorte frankirt,
und diejenigen nach Norwegen,
a) unfrankirt, b) bis Stralsund resp. Hamburg frankirt, oder
c) bis zur schwedisch-norwegischen Grenze frankirt,
abgesendet werden.

Während der Dauer der Post-Dampfschifffahrt zwischen Stralsund und Ystadt und zwischen Stettin und Ystadt wird die Correspondenz zwischen Preußen und Schweden ausschließlich auf diesen beiden Routen befördert, sofern nicht von dem Absender auf der Adresse ausdrücklich der Weg über Hamburg verlangt worden ist.

In der Zeit, wo die Post-Dampfschiffe nicht gehen, erfolgt die Leitung der preußisch-schwedischen Correspondenz ausschließlich über Hamburg und durch Dänemark.

Die Postanstalten haben hiernach vom 1. Januar k. J. genau zu verfahren.

Berlin, den 21. Decbr. 1847.

General-Post-Amt.
v. Schaper.

Uebersicht

der schwedischen Portobeträge für die über Schweden unfrankirt eingehenden Briefe aus Finnland.

	bis ¾ Loth preuß. incl. Sgr.	über ¾ Loth bis 1 Loth incl. Sgr.	über 1 Loth bis 1½ Loth incl. Sgr.	über 1½ Loth bis 2 Loth incl. Sgr.	
a. Auf dem Wege über Ystadt und Stralsund sowol, als auf dem Wege über Ystadt und Stettin	11⅓	17	22⅔	28⅓	u. s. w. für jedes halbe Loth Mehrgewicht 5⅔ Silbergr. mehr.
b. Auf dem Wege über Hamburg	17⅙	29⅙	34⅓	46⅓	u. s. w. für jedes halbe Loth Mehrgewicht 12 Sgr. u. für jedes ganze Loth Mehrgewicht 17⅙ Sgr. mehr

Großbritannien und Frankreich.

Postvertrag zwischen England und Frankreich. — J. Maj. die Königin von Großbritannien und Irland und Se. Maj. der König der Franzosen, von dem Wunsche beseelt, die Verbindung beider Länder noch zu erleichtern und dieses Resultat durch eine neue Convention zu sichern, haben zu diesem Zwecke Bevollmächtigte ernannt: 1) für J. Maj. die Königin von England den ꝛc. Heinrich Johann Vicomte v. Palmerston, Pair von Irland, Ritter ꝛc., ersten Staatssecretair ꝛc. ꝛc. und den ꝛc. Ulrich Johann Marquis und Graf v. Clanricarde ꝛc. ꝛc.; 2) für Se. Maj. den König der Franzosen den Hrn. Carl Leonor Achill Victor, Herzog von Broglie, Pair von Frankreich, Ritter ꝛc. und außerordentlichen Gesandten bei J. Maj. von Gr. ꝛc., die nach Auswechselung ihrer gegenseitigen Vollmachten und dem Richtigbefinden derselben über folgende Artikel übereinkommen: I. Artikel. Der Hauptcorrespondenz-Wechsel, sowol der internationale als fremde, wie ihn der Art. I. der Convention vom 3. April 1843 specificirt, wird künftig täglich zweimal statthaben, nämlich 1) von Seiten Frankreichs über Boulogne nach Calais abwechselungsweise; 2) von Seiten Englands über Dover. II. Artikel. Die Correspondenz (malle) über Boulogne verläßt Paris jeden Abend um acht Uhr, erreicht Boulogne um 4 Uhr Morgens und trifft in London um 10½ Uhr Vormittags ein. Die Correspondenz (malle) von London wird jeden Tag (mit Ausnahme des Sonntags) Abends um 8 Uhr auf derselben Linie expedirt, in der Nacht um 2½ Uhr in das Postbureau zu Boulogne abgeliefert und Morgens um 10½ Uhr in Paris eintreffen. III. Artikel. Die Correspondenz (malle) über Calais verläßt Paris Mittags 12 Uhr, erreicht Calais Abends 10 Uhr und London um 4½ Uhr Morgens. Die Correspondenz (malle) von London auf derselben Linie wird, mit Ausnahme der Sonntage, an jedem Tage um 11 Uhr Vormittags expedirt, um 6 Uhr Abends im Postbureau zu Calais abgeliefert und erreicht Paris um 4½ Uhr Morgens. IV. Artikel. Die Depeschen-Ueberschiffung (Transport) von Dover nach Boulogne und Calais einerseits, und von Boulogne und Calais nach Dover andrerseits, geschieht versuchsweise folgendermaßen: 1) französische Dampfboote verrichten den Dienst zwischen Calais und Dover, d. h. sie bringen die Depeschen von Calais nach Dover und nehmen dort die englischen in Empfang, um sie nach Calais zu führen. 2) Englische Dampfpacketboote verrichten den Dienst zwischen Dover und Boulogne, d. h. sie führen die Depeschen nach Boulogne und nehmen von dort dieselben nach Dover zurück. V. Artikel. Dieses hiermit provisorisch etablirte System dauert ein Jahr. Nach Ablauf dieser Frist kann es geändert, oder so wie es ist auf

wieder ein Jahr verlängert werden. VI. Artikel. Die Bestimmungen der §§. 6, 7, 8, 9, 10 und 11. der Convention vom 3. April 1843 finden gleiche Anwendung auf die Packetböte zwischen Dover und Boulogne, wie auf die zwischen Calais und Dover. VII. Artikel. Gegenwärtiger Vertrag ist als eine Additional-Convention zur Convention vom 3. April 1843 zu betrachten, auch soll er ratificirt werden. Die Ratificationen sind möglichst rasch in London auszuwechseln, damit der Dienst spätestens am 1. Jan. 1848 beginnt. So geschehen in zwei Exemplaren zu London, 8. Dec. 1847. (Gez.) Palmerston, Clanricarde. Broglie.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Oesterreich.

Da nach den gegenwärtig bestehenden Coursverhältnissen die Correspondenz aus der österreichischen Monarchie, mit Ausnahme des Lombardisch-Venetianischen Königreichs, Tyrol und Vorarlberg nach den preußischen Rheinprovinzen, nach der preuß. Provinz Westphalen und nach den Königreichen Belgien und Holland auf dem Wege über Berlin schon gegenwärtig um 24 Stunden schneller an die Bestimmung gelangt, als dies auf der bisherigen Route über Nürnberg und Frankfurt der Fall sein konnte, und in einer kurzen Zeit sich eine weitere Beschleunigung von 24 Stunden ergeben wird, so ist das k. k. Hofpostamt in Wien angewiesen worden, die fraglichen Correspondenzen v. 1. Jan. 1848 an auf der Route über Berlin zu instradiren.

Die k. k. Poststation zu Karlsdorf in Steyermark wurde aufgehoben, dagegen aber daselbst eine Briefsammlung errichtet, welche sich blos mit dem Briefpostdienste befaßt.

Das Postrittgeld bei Aerarial- und Privatritten ist für den ersten Solär-Semester 1848 in den Provinzen Nieder-Oesterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, Steyermark und Küstenland unverändert im dermaligen Ausmaß belassen, dagegen in Tyrol und Vorarlberg von 1 Fl. 6 Kr. auf 1 Fl. 8 Kr. C.-M.; in Ober-Oesterreich, in Kärnthen und Krain von 1 Fl. 4 Kr. auf 1 Fl. 6 Kr. C.-M.; dann im Wadowicer, Bochnianer, Sandecer, Jasloer, Tarnower, Rzeszower und Sanoker Kreise Galiziens, sowie

in dem Krakauer Gebiete von 1 Fl. auf 1 Fl. 4 Kr. C.-M., in den übrigen Kreisen Galiziens aber von 56 Kr. auf 1 Fl. C.-M. für ein Pferd und eine einfache Post erhöht worden.

In dem Städtchen Nabegkau, Taborer Kreises in Böhmen, ist mit 1. Januar 1848 eine selbstständig kartirende Briefsammlung in Wirksamkeit getreten, welche sich sowol mit Correspondenzen als kleineren Fahrpostsendungen befaßt.

Die bestehende tägliche Mallepostfahrten zwischen dem Eisenbahnhof bei Pardubitz und Reichenberg werden v. 1. Febr. an bis Zittau ausgedehnt, dagegen die seitherigen Cariol-Postfahrten zwischen Reichenberg und Zittau eingestellt. Die Mallepost mit unbedingter Passagiers-Aufnahme geht von dem Bahnhofe zu Pardubitz nach Ankunft des Wien-Prager Posttrains ab, schließt sich in Reichenberg an die Mallepost von Prag nach Görlitz, und in Zittau mittelst der Löbauer Personenpost an die Züge auf der Eisenbahn zwischen Görlitz und Dresden. Von Zittau geht die Mallepost nach der Ankunft der mit dem Eisenbahnzuge aus Görlitz und Dresden in Verbindung stehenden Löbauer Personenpost ab, schließt sich in Reichenberg an die Mallepostenaus Görlitz nach Prag, und im Bahnhofe bei Pardubitz an den Personentrain von Prag nach Wien. — Die Entfernung von Reichenberg nach Zittau wurde auf 1⅛ Posten festgesetzt.

Vom 26. Januar angefangen werden zwischen Ofen und Hermannstadt wöchentliche Postwagenfahrten stattfinden. Die Geldbriefe und Frachtstücke, welche von Ofen mit diesen Fahrten weiter zu gehen haben, müssen in Wien längstens bis Sonntags Nachmittags aufgegeben werden.

In dem Orte Langenwang, Brucker Kreises in Steyermark, trat mit dem 1. Januar eine selbstständig kartirende Briefsammlung in Wirksamkeit, welche sich sowol mit der Brief- als Fahrpost befaßt.

Preußen.

Briefe nach Orten der benachbarten fremden Postgebiete durch die diesseitigen Landbriefträger bestellen zu lassen, ist unstatthaft. Den Absendern kann zwar nicht verwehrt werden, Briefe nach Grenzorten eines benachbarten Postgebietes auf eine preußische Grenz-Postanstalt zu richten. Die preußische Postanstalt darf sich jedoch nur dann mit der Distribution solcher Briefe befassen, wenn dieselben entweder mit dem Vermerk „poste restante“ versehen,

oder an Adressaten bestimmt sind, welche schriftlich erklärt haben, die Briefe durch eigene Boten von der preußischen Grenz-Postanstalt abholen lassen zu wollen. Bleiben dergleichen Briefe demnach unabgeholt, so sind nach Ablauf der vorschriftsmäßigen Liegezeit die mit „poste restante" bezeichneten Briefe nach dem Abgangsorte zurückzusenden, andere Briefe jedoch der betreffenden ausländischen Postanstalt zu überweisen, von wo aus die Bestellung durch den Briefträger erfolgen kann.

Briefe nach dem benachbarten Postgebiete, welche weder „poste restante" bezeichnet, noch nach schriftlicher Erklärung der Adressaten durch deren Boten abzuholen sind, müssen von der preußischen Grenz-Postanstalt unverzüglich und ohne Abwartung einer Liegezeit der betreffenden fremden Grenz-Postanstalt zur Distribution überwiesen werden.

In allen Fällen, in welchen dergleichen Briefe von den preußischen Postanstalten auf die benachbarten fremden Postanstalten früher oder später zur Distribution übergehen, ist zur preußischen Postcasse nur so viel Porto zu berechnen, als derselben zugestanden haben würde, wenn die Sendung gleich nach der betreffenden fremden Postanstalt gerichtet gewesen wäre.

Die Postanstalten haben diese Bestimmungen genau zu befolgen, zugleich aber darüber zu wachen, daß die benachbarten fremden Postanstalten sich eben so wenig zum Nachtheil des diesseitigen Aerars mit der Bestellung oder Distribution von Briefen auf preußischem Postgebiete auf eine Weise befassen, welche den angegebenen Grundsätzen zuwiderläuft. Entgegenhandlungen der fremden Postanstalten sind zur Kenntniß des General-Postamts zu bringen, damit die erforderliche Abhülfe getroffen werden kann[1]).

Wenn eine Person nach einem unter einer Meile von der Station entfernten Zwischenorte per Beichaise zu befördern ist, so wird der doppelte Personengeldsatz für eine volle Meile, resp. der doppelte Local-Personengeldsatz den Posthaltern für Gestellung der Beichaise gezahlt. Wenn in der bis zur nächsten Station zu gestellenden Beichaise streckenweise nur eine Person zu befördern ist, so wird als Minimum der doppelte Personengeldsatz für die ganze Stations-Entfernung (ohne Rücksicht auf die für einzelne Strecken festgesetzten Local-Personengeldsätze), und für die streckenweise über die Zahl von zwei beförderten Personen wird außer jenem Minimum das Personengeld nach den für die betreffenden Strecken

---

1) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 4. Dec. 1847 (Amtsbl. d. k. Post-Departements, St. 52. Nr. 219).

geltenden Sätzen, resp. nach dem Satze für eine volle Meile vergütet [2]).

Päckereien und Gelder nach Schweden, welche seither an einen Spediteur in Ystadt oder Helsingborg adressirt werden mußten, können jetzt unmittelbar an die Empfänger abgefertigt werden. Die nach Schweden bestimmten Fahrpost-Gegenstände werden während der Dauer der Post-Dampfschifffahrt zwischen Preußen und Schweden über Stralsund und Ystadt, und über Stettin und Ystadt, während der übrigen Jahreszeit aber über Hamburg und durch Dänemark geleitet. Die Absendung kann a) auf dem Wege über Stralsund und Ystadt sowol, als auf dem Wege über Stettin und Ystadt unfrankirt, bis zum Ausgangspunkte an der preußischen Meeresküste (Stralsund) frankirt, oder bis zum Eingangspunkte in Schweden (Ystadt) frankirt, b) auf dem Wege über Hamburg und durch Dänemark unfrankirt oder bis Hamburg frankirt erfolgen. Eine Frankirung bis zum schwedischen Bestimmungsorte ist nicht gestattet [3]).

Die Correspondenz aus den östlich der Weser gelegenen preußischen Provinzen, sowie die durch diese Provinzen transitirende Correspondenz nach dem Großherzogthume Baden und dem größten Theile der Schweiz, et vice versa, wird statt ausschließlich auf dem Wege über Würzburg, vom 1. Januar an auch auf dem Wege über Frankfurt a. M. befördert.

Die Personen, welche die in der Nacht oder früh Morgens abgehenden Posten benutzen wollen, müssen sich zwar in der Regel bereits Abends zuvor einschreiben lassen, die Postanstalten sind jedoch verpflichtet, auch den erst während der Expedition der Post sich meldenden Personen, und insbesondere denen, welche mit den Posten oder mit Privat-Fuhrwerk von weiterher angekommen sind, nach Vorschrift der Circular-Vers. Nr. 26 v. 28. Aug. 1834 die Mitreise bis 5 Minuten, und wenn der hinzutretenden Reisenden wegen eine Beichaise zu stellen ist, bis 15 Minuten vor dem Abgange der betreffenden Post zu gestatten [4]).

Stück 3 des Amts-Blatts des k. Post-Departements enthält unter Nr. 6 die Verordn. des Gen.-Postamts v. 3. Januar 1848, die künftige Bearbeitung der Anstellungs-Angelegenheiten der zur

---

2) Bescheid dess. v. 8. Dec. 1847 (a. a. O. S. 274). (Vergl. a.: 3. Heft v. J. 1847 S. 19 u. 6. Heft v. dems. J. S. 49 f.).

3) Verordn. dess. v. 29. Decbr. 1847 (a. a. O. v. J. 1848, St. 2. Nr. 4).

4) Verf. dass. v. 18. Dec. 1847 (a. a. O. Besch. 1).

Versorgung berechtigten Militärs bis zum Feldwebel (Wachtmeister) aufwärts und der versorgungsberechtigten Postillone betr.; — und Stück 4 unter Nr. 8 die Verordn. derselben Behörde von demselben Tage, Zahlung und Verausgabung der Competenzen für den Sterbe- und Gnaden-Monat an die Hinterbliebenen verstorbener Postbeamten u. s. w. betr.

Durch Allerhöchste Cabinets-Ordre v. 24. Dec. 1847 (s. Gesetzsammlung v. J. 1848 St. 2. Nr. 2919) ist bestimmt, daß von jetzt an das Porto für ausländisches Papiergeld nach den Sätzen erhoben werden soll, welche nach §. 37 des Regulativs über das Posttarwesen v. 18. Dec. 1824 (Gesetzsammlung S. 225) für inländisches Papiergeld zur Anwendung kommen.

Posterpeditionen sind eingerichtet worden: in Penzig, Reg.-Bez. Liegnitz, Kreis Görlitz und in Hülsenbusch, Reg.-Bez. Cöln, Kr. Gummersbach; — Briefsammlungen in Apenburg (Groß-), Reg.-Bez. Magdeburg, Kr. Salzwedel, in Schillehnen, Reg.-Bez. Gumbinnen, Kr. Pillkallen und in Wandersleben, Reg.-Bez. Erfurt, Kr. Erfurt. — Das Postamt in Friedeberg Nm. ist in eine Postverwaltung umgewandelt und die Postverwaltung in Woldenberg zum Postamte erhoben worden. — Bei der Posterpedition zu Rheda befindet sich eine vollständige Station. — Aufgehoben wurden: die Station für ordinaire Posten bei der Posterpedition zu Woischnick, die Station bei der Postverwaltung zu Wiedenbrück, die bei der Posterpedition in Ermsleben und die Station zu Bückeburg, im Fürstenthume Schaumburg-Lippe. Am letzteren Orte besteht nur noch eine preußische Posterpedition.

Bayern.

Mit dem 1. Januar 1848 wurde der Gesammt-Postdienst in Pörnbach aufgehoben und nach dem von da nordwärts an der Straße nach Ingolstadt gelegenen Marktflecken Reichertshofen verlegt. Die Postentfernungen wurden zwischen Reichertshofen und

Geisenfeld auf 4 Stunden, Pfaffenhofen auf 5 Stunden und
Ingolstadt = 3½ = Schrobenhausen = 7 =
Neuburg = 7 = festgesetzt.

Die mit der Briefposterpedition zu Lechfeld verbundene Fahrposterpedition und der Gesammtpostdienst in Kasendorf wurde aufgehoben.

Seit dem 1. Januar bestehen in den an der pfälzischen Ludwigsbahn gelegenen Orten: Böhl im Cantone Mutterstadt, Haß-

loch im Cantone Neustadt a. d. Hdt., Mutterstadt (Cantonshauptort) und Schifferstadt im Cantone Speyer Briefpostexpeditionen.

Nr. XLII. des Verordn.- und Anzeigeblatts für die k. bayerischen Posten enthält die Verordnungen der Gen.-Verwaltung der k. Posten und Eisenbahnen v. 29. Dec. 1847, die Bekanntmachung über die Benutzung der Briefkästen (boîtes aux lettres) und die Behandlung der ungeeignet in die Briefkästen abgelegten Sendungen betreffend.

Hannover.

In Stolzenau besteht seit dem 1. Jan. ein Relais. Die Entfernungen von Stolzenau nach den umliegenden Stationen sind bestimmt:

				direct zu	3¼ M.
nach Asendorf	zu 4 Meilen,		nach Nienburg über Steyerberg	=	3¾ =
= Diepenau	= 4 =		= Petershagen . .	=	2¾ =
= Hagenburg	= 3 =		= Rehburger Brunnen	=	1¾ =
= Leese . .	= ½ =		= Uchte	=	1¼ =

Baden.

Da das bisherige Rubrikensystem weder in der Einnahme, noch in der Ausgabe die erforderliche Uebersicht zur budgetmäßigen Darstellung derselben gewährte: so ist bei Aufstellung des neuen Budgets der Postadministration für die Jahre 1848 und 1849 ein neues Rubrikensystem angenommen worden, welches in Nr. XXXVIII. des Verordnungsblatts der Direction der großh. Posten und Eisenbahnen bekannt gemacht wird.

Zur Vereinfachung des Rechnungswesens bei den Lokalpostanstalten und Erleichterung der Cassengeschäfte, sowie zur Beseitigung der manchfachen Verzögerungen in der Abrechnungspflege und Controlirung sämmtlicher Einnahmen und Ausgaben der Post, hat die Direction der großh. Posten und Eisenbahnen beschlossen, die sogenannten Auslagen bei Brief- und Fahrpost durch die Amtsrechnung laufen zu lassen und zu diesem Zwecke die unmittelbare Abrechnung über die Auslagen zwischen den großherzoglichen Postanstalten unter sich sowol bei Brief- als Fahrpost vom 1. Octbr. 1847 an aufzuheben.

Sachsen-Weimar-Eisenach.

Die dermalen bestehenden erhöhten Extrapost-Taxen von 11½ Sgr. für ein Extrapost-Pferd und

16½ Sgr. für ein Courier- oder Estaffeten-Pferd auf jede Meile bleiben auch für das Kalenderjahr 1848 in Kraft[5]).

Zwischen der großherzogl. sächs. Ober-Postinspection und dem k. preuß. General-Postamte zu Berlin ist unter dem $\frac{15}{16}$ Dec. eine bis zum Schlusse des Jahres 1857 in Kraft bleibende Uebereinkunft in Bezug auf die Postverhältnisse zu Allstedt abgeschlossen worden, die durch die Nr. 35 des Reg.-Blatts f. d. Großherzogthum zur öffentlichen Kenntniß gebracht wird.

Das Porto für Packet-Sendungen zwischen den an der Thüringischen Eisenbahn gelegenen fürstlich Thurn- und Taxis'schen Lehns-Postanstalten zu Apolda, Eisenach, Gotha, Neudietendorf, Stadtsulza und Weimar ist vom 1. Jan. an auf die Hälfte des tarifmäßigen Betrags herabgesetzt worden, wobei jedoch als Minimum der niedrigste Satz der Packerei-Taxe (bis 1 Ct.) zu erheben ist. Ebenso ist das Porto für die Päckerei-Sendungen zwischen den genannten Orten und den preußischen, an den Eisenbahnen gelegenen Postanstalten auf die Hälfte ermäßigt worden[6]).

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutsche Bundesstaaten.

Der zu Dresden versammelte Postcongreß hat Beschlüsse gefaßt über das Zeitungs-Porto und beschäftigt sich gegenwärtig mit der Feststellung der Fahrpost-Taxen, mit einem Gegenstande, der füglich einer zweiten spätern Versammlung hätte vorbehalten bleiben können, um zunächst das Wünschenswerthe in Bezug auf den Correspondenz-Verkehr in Ausführung gebracht zu sehen. Aus den wahrgenommenen Veranstaltungen läßt sich mit ziemlicher Gewißheit schließen, daß der Congreß seine Verhandlungen vor drei bis vier Monaten nicht beendet haben wird.

Von besonderer Wichtigkeit ist die in den Congreß-Sitzungen vom 10. u. 15. Januar getroffene Vereinigung über die Annahme einer Postvereins-Münze, welche bei den eilf verschie-

---

5) Bek. d. großh. Ober-Postinspection v. 23. Dec. 1847 (Reg.-Bl. Nr. 34).
6) Bek. ders. v. 2. Jan. 1848 (a. a. O. Nr. 1).

denen, in den Vereins-Staaten vorkommenden Münzfüßen die praktische Ausführbarkeit der bereits früher zur Annahme gekommenen Taxen möglich macht, indem hiernach jede der contrahirenden Postverwaltungen in ihrem besonderen Münzfuße das Vereins-Porto erheben, und mit dem übrigen sich nach dem festgesetzten Verhältnisse berechnen kann. Die Einheit soll der zwölfte Theil der Kölnischen Mark sein. Dieser zwölfte Theil wird mit dem Namen ... ein Thaler Postwährung bezeichnet, mit decimaler Eintheilung in hundert Kreuzern. In einer in den Positionen von 1 Kreuzer bis zu 1 Thaler berechneten Tabelle ist jenes Verhältniß genau normirt und wird demnach der Thaler Postwährung gleich sein:

1) in Oesterreich, Liechtenstein = 1 Fl. 40 Kr.;
2) in Preußen, im Kurfürstenthume Hessen, in Mecklenburg-Strelitz, Weimar, Schwarzburg (theilweise), Lippe-Waldeck, Reuß = 1 Thlr. 5 Sgr.;
3) in Bayern, Würtemberg, Baden, im Großherzogthume Hessen, Nassau, Coburg, Meiningen, Hohenzollern, Schwarzburg (anderntheils), Stadt Frankfurt = 2 Fl. 3 Kr.;
4) im Königreiche Sachsen, in Gotha, Altenburg = 1 Thlr. 5 Ngr.;
5) in Hannover, Braunschweig, Anhalt = 1 Thlr. 4 gGr.;
6) in Holstein, Lauenburg = 46½ Schill. Crt.;
7) in Luxemburg = 4 Frcs 40 Cent.;
8) in Mecklenburg-Schwerin = 1 Thlr. 8 Schill.;
9) in Oldenburg = 1 Thlr. 12 Gr.;
10) in Hamburg, Lübeck = 2 Mk. 14 Sch. Crt;
11) in Bremen = 1 Thlr. 8 Grote.

Ferner wurde noch bestimmt:

1) Für die Kreuzband-Sendungen soll in keinem Falle weniger erhoben werden können, als ½ Kr.

2) Die Einführung von Franko-Stempeln bleibt jeder Vereins-Regierung überlassen; wird jedoch von einer derselben ein solcher Franko-Stempel eingeführt, so sind davon zuvor die übrigen Postverwaltungen in Kenntniß zu setzen, welche sich dann nicht weigern werden, jene Stempel zu honoriren.

3) Für das Verfahren bei Postvorschuß-Briefen werden die bisherigen internationalen Bestimmungen beibehalten.

Oesterreich

Es wird in Oesterreich neuerdings höheren Orts daran gearbeitet, die Postverwaltung mit der Direction der Staats-Eisenbahnen zu verschmelzen und dieser obersten Behörde in der Person des Hofraths Ritter von Kremer einen Chef zu geben.

Preußen.

Auf die im vorigen Hefte S. 62 erwähnte Eingabe der Handelskammer zu Crefeld an das General-Postamt in Betreff der Päckerei-Sendungen ist gegenwärtig folgender Bescheid erfolgt:

„Eine Wohllöbliche Handelskammer zu Crefeld hat in dem gefälligen Schreiben vom 20. v. M. darauf angetragen, Allerhöchsten Orts eine Bestimmung zu erwirken, nach welcher Päckereisendungen aus allen Theilen der Monarchie nur bis zu dem Punkte, wo sie auf eine Eisenbahnroute übergehen, der vollen, durch das Regulativ vom 18. Dec. 1824 vorgeschriebenen Portotaxe unterworfen, von diesem Punkte ab aber bis zu ihrem Bestimmungsorte, oder wenn derselbe nicht an der betreffenden Eisenbahn belegen ist, für die Strecke, auf welche der Transport per Eisenbahn erfolgt, an der mittelst Allerhöchster Kabinetsordre vom 5. März c. bewilligten Moderation betheiligt werden. Wenn aber einer solchen allgemeinen Anordnung Bedenken entgegenstehen sollten, so ist von Einer Wohllöblichen Handelskammer die Bitte ausgesprochen worden, mit Rücksicht auf die im Bau begriffene Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, die für Päckereisendungen auf Eisenbahnrouten bewilligte Porto-Moderation schon jetzt auf die von Crefeld abgehenden Sendungen anwendbar zu erklären.

Einer Wohllöblichen Handelskammer erwiedert hierauf das General-Postamt ergebenst, daß dem ersteren Antrage nicht entsprochen werden kann, weil dadurch das Grundprincip des Porto-Regulativs vom 18. Dec. 1824, wie solches im §. 2 desselben dahin festgesetzt worden ist:

„daß der Brief-, Packet- und Geld-Portotaxe allein die directe Entfernung, nicht aber der von der Post wirklich zurückzulegende Weg zum Grunde liegen soll,"

vollständig aufgehoben werden, und eine Complicirung der Portotaxe herbeigeführt werden würde, welche den Interessen des Publikums, wie den der Postverwaltung, nicht entsprechen könnte.

Was dagegen den eventuellen zweiten Antrag betrifft, so befindet sich das General-Postamt zu seinem Bedauern außer Stande, demselben zu willfahren, weil durch dessen Gewährung zahlreiche Bezugnahmen herbeigeführt werden würden, welche die allgemeine Aufrechthaltung des Allerhöchsten Orts sanctionirten Grundsatzes, welcher der Bewilligung der Porto-Moderation für die mittelst der Eisenbahnen beförderten Packetsendungen zur Basis dient, unmöglich machen würde.

Uebrigens ist Seitens der Postverwaltung wegen einer an-

gemessenen Herabsetzung des Packet- und Geldportos im Allgemeinen das Nöthige bereits eingeleitet worden.

Berlin, den 13. December 1847.

General-Postamt.
Schaper.

An eine Wohllöbliche Handelskammer zu Crefeld."

Die Kaufleute von Crefeld, welche bedeutende Versendungen nach allen Gegenden bewirken, haben sich nun jetzt den Weg selbst bezeichnet, um von der Moderation für Sendungen auf den Eisenbahnen, auch von Crefeld aus, Vortheile zu ziehen. Sie adressiren nämlich solche Packete, welche nach an der Eisenbahn belegenen Orten bestimmt sind, an einen Spediteur in Düsseldorf, und diese geben solche bei dem Ober-Postamte zur Beförderung auf. — Es ist diesen Absendern nicht zu verargen, daß sie bemüht sind, an Vortheilen zu participiren. Die Spediteure nehmen für ihre Bemühung 2½ bis 5 Sgr.

Reuß-Schleiz.

Noch während des Laufes des vom Fürsten Reuß-Schleiz mit dem Fürsten von Thurn und Taxis im Jahre 1826 auf 25 Jahre abgeschlossenen Postvertrags ist unterm 21. Juli 1847 ein anderweiter Vertrag über die Ausübung des Postregals im Fürstenthum Reuß-Schleiz errichtet worden. Mit dem 1. Januar 1848 trat dieser neue Vertrag, an die Stelle des bisher gültigen Vertrages vom 29. Juli 1826, in Wirksamkeit.

Großbritannien.

Das Postamt hat eine Vereinbarung mit dem österreichischen Lloyd und den deutschen Postämtern getroffen, um die indische Post von Triest über Wien, Berlin und Köln zu befördern.

Die englische und die französische Regierung haben sich über Maßregeln verständigt, den Postenlauf zwischen beiden Ländern zu verbessern. Die Strecke von London nach Dover (beinahe 20 deutsche Meilen) wird künftig immer in 2½ Stunde zurückgelegt werden, und dafür gesorgt sein, daß bei Ankunft des Zuges das Dampf-Packetboot für Boulogne oder Calais bereits raucht.

In Folge der Anzeige des General-Postamts, daß vom 1. Januar an der Postschluß für die nach dem Continent bestimmten Briefe zu derselben Zeit, wie für die inländischen Briefe stattfinden werde, haben sich die einflußreichsten Kaufleute der City dahin geeinigt, daß vom Beginn des neuen Jahres an die Börse von 2 bis 3 Uhr, statt wie bisher von 3 bis 4 Uhr, abgehalten

wurde 1581 durch gänzlich Ab- und Verödung des Dorfes, das Kirche und Pfarrhof, Schule und Wirthshaus, und 40 Häuser, Scheuern und Ställe enthielt, in 12 Jahren nicht mehr als 12 Häuser, Scheuern und Ställe gebaut.

Nachdem die Pestseuchen, welche Ungarn und die Nachbarländer von 1709 bis 1713 heimsuchten, auch Siebenbürgen nicht verschonten, und Hermannstadt, Kronstadt, Mühlbach, Schäßburg, Bistritz, Klausenburg, Weißenburg, Karlsburg, Broos, Mediasch, Schenk, Reps, Kronstadt, Zeiden, Rosenau, Törzburg, Marienburg, Hermannstadt, Leschkirch, Heltau, Großau, Reußmarkt, Agnetheln, Schäßburg, Mühlbach, Broos, Karlsburg, Weißenburg, Klausenburg, Bistritz

In der Thronrede, womit der König die Kammern eröffnete, heißt es: „Der Entwurf eines speciellen Gesetzes wird Ihnen vorgelegt werden, um den Preis des Salzes zu vermindern und die Briefstaxe zu erleichtern, so weit dies mit dem guten Stande unserer Finanzen verträglich ist.“ Die Adreß-Debatten haben es jedoch bis jetzt noch nicht zu einer Berathung über diese Gesetze kommen lassen.

Italien.

Die „Gazzetta Piemontese“ veröffentlicht ein königl. Decret v. 11. Decbr. 1847, wornach in Sardinien alle Journale, oder sonstige periodische Schriften des Inlands, welche sammt politischen auch andere vermischte Nachrichten bringen, von nun an anstatt des Stempels von 5 Centesimi zu entrichten, nur jenem von 3 Centesimi zu unterliegen haben, möge das Format des Blattes von was immer für einer Größe sein. In Betreff der vom Auslande bezogenen politischen und vermischten Zeitschriften hat es bei dem bisherigen Stempel-Ausmaße zu verbleiben; auch bleiben die reinwissenschaftlichen und literarischen Journale des In- und Auslandes von der Entrichtung der Stempel-Gebühr frei.

Unter den 35 Forderungen des römischen Volkes vom Papste, welche die Ueberschrift tragen: „Forderungen des römischen Volkes“ aufgesetzt, und privatim Pius IX., oberstem Pontifex, Vater des Vaterlandes, zugekommen durch den Popolano Ciceruacchio am 27. Decbr., lautet Nr. 15:

Reform des Postwesens und Garantie der unbehinderten Correspondenz. Das Postwesen bedarf dringend einer Verbesserung. So ist z. B. am Sonntag und am Mittwoch für die Postbeamten vollständig Feiertag — es kommt kein Brief, und es wird keiner angenommen. Das Porto ist unerhört hoch; frankirte Briefe aus Deutschland kosten hier ein zweites Porto, welches gewöhnlich 3, 4, 5 Franken beträgt und in lächerlichem Mißverhältnisse mit dem Porto für Briefe, welche man absendet und die stets für den Kirchenstaat frankirt werden müssen, steht. Unterschlagung von Briefen und Zeitungen, ehemals an der Tagesordnung, findet unter Pius IX. kaum mehr statt.

Post-Einnahme im Kirchenstaate. — In französischer Währung berechnet waren im Jahre 1846 die Einnahmen von der römischen Postverwaltung 1,440,656 Fr., die Ausgaben 935,632 Fr. Die gesammten Staats-Einnahmen betrugen 47,392,911 Fr., die Ausgaben 50,476,507 Fr.

Rußland.

Ueber die Einrichtung des Postwesens. — Im innern Rußland findet man nur zwei dem Verkehr geöffnete Kunststraßen, nämlich von St. Petersburg nach Moskau und von da nach dem durch seine Fabriken bekannten Tula. Zwar ist der Bau noch einzelner anderer Straßen ganz oder theilweise beendet, wie z. B. von Moskau nach Rjäsan, allein sie dürfen nicht befahren werden, da die Gelegenheit zu feierlicher Eröffnung bisher fehlte, für den Reisenden aber ist es ein keineswegs angenehmes Gefühl, wenn er die Chausseen neben sich sieht, während er in den grundlosen Wegen von einer auf die andere Seite des Wagens geworfen wird. Daß es in dem Prinzip unseres Staates liegt, das Reisen nicht zu sehr zu erleichtern, darauf weist alles hin, vom Paßwesen bis zu den Posten. Eine Einrichtung, wie die deutschen Eilwagen ꝛc., besteht nur zwischen den beiden Residenzen; auf dieser Route ist sie vortrefflich, und man legt die Strecke von 104 deutsche Meilen von St. Petersburg bis Moskau in 40 Stunden zurück. Die Wagen sind eben so elegant als bequem, ein Conducteur vorn im Cabriolet, in reicher Uniform, giebt die Trompetensignale; in den Passagierzimmern ist alle mögliche Fürsorge getroffen. Die Reise kostet etwa 30 Thlr., ist also billig, kurz es bliebe nichts zu wünschen übrig, wenn nicht ein sehr großer Uebelstand in Betracht zu ziehen wäre. Diese kaiserlichen Posten sind nämlich nur für vier Passagiere eingerichtet, Beiwagen werden nicht gegeben, und so ist man gezwungen, sich 4 bis 6 Wochen vorher — wie es auch wirklich allgemein geschieht — für einen ganz bestimmten Tag einschreiben zu lassen; wie sehr dies die Nutzbarkeit des Instituts beeinträchtigt, bedarf keiner weitern Auseinandersetzung. Die Privatindustrie ist indeß vermittelnd eingeschritten, indem verschiedene Gesellschaften sich Patente erwirkt haben, welche ihnen die Einrichtungen sogenannter Diligencen zwischen St. Petersburg und Moskau auf 10 Jahre gestatten. Die Wagen sind höchst bequem, man legt die ganze Tour in 60 Stunden zurück, alle zwei Stationen wird umgespannt und man bezahlt für einen Platz im Wagen 20 Thlr., im Cabriolet merkwürdiger Weise aber nur 15 Thlr. Außer zwischen den Residenzen besteht keine bestimmte Verbindung, vielmehr muß man überall mit Extrapost und per Kibitke reisen, wenn man nicht einen eigenen Wagen bei sich hat. Auch das ließe sich hören, wenn sich nicht von Station zu Station derselbe Uebelstand erneuerte, der nämlich, daß die Postmeister Mangel an Pferden vorschützen. Sie brauchen fast durchgängig nur 7 Dreigespanne (Trois) zu halten, schützen nun stets vor, daß die Pferde abwesend seien und für die Briefposten zurückgehalten wer-

den müßten, und es bleibt dem Reisenden, wenn er sich nicht stets erneut langem Aufenthalte aussetzen will, nichts übrig, als den doppelten Preis, ja noch mehr zu bieten, wo es dann den Postbeamten stets gelingt, Pferde zu schaffen. Auf diese Weise ist dem Betruge Thür und Thor geöffnet, und selbst der Thätigkeit und anerkennenswerthen Umsicht des General-Postmeisters von Adlersberg, dem Jedermann den Namen eines Ehrenmannes beilegt, wollte es bisher nicht gelingen, einen Uebelstand zu beseitigen, welcher das Reisen wesentlich erschwert und vertheuert, denn während die deutsche Meile tarifmäßig mit drei Pferden Alles in Allem etwa ½ Thlr. kostet, kann man zufrieden sein, mit doppelten Preisen davon zu kommen. Es tritt der in Rede gestellte Uebelstand um so schärfer hervor, als man mit Extraposten reisen zu dürfen einen Erlaubnißschein lösen und pro Meile mit etwa 3 Sgr. bezahlen muß, also eine indirecte Steuer, welche offenbar die Verpflichtung in sich schließt, daß auch für die Fortschaffung gesorgt ist. (Sehr billig ist das Briefporto in Rußland, indem innerhalb des ganzen weiten Kaiserreichs nach jedem, auch dem entferntesten Orte hin, das Briefporto stets nur einen Grivening (etwa 3¼ Sgr.) beträgt; schlimm ist es dagegen wieder mit dem Brief-Empfange. Erwartet man z. B. poste restante-Briefe, so ist es fast unmöglich, die Ueberzeugung zu gewinnen, daß keine dergleichen vorhanden sind, denn für jeden einzelnen Cours besteht ein besonderes Bureau, und man muß nun von einem zum andern laufen immer mit derselben Frage; wie ungemein schwierig dies ist, wird der wissen, welcher einige Male in den Fall gekommen, in den weiten Hallen der Postgebäude der Residenzen zu ähnlichem Zwecke umher zu irren. Dazu kommt, daß die Briefe gar nicht in den Händen und unter Controlle des Amtes bleiben, sondern gleich nach der Ankunft den Briefträgern zugestellt werden, an welche man also allein gewiesen ist. Uebrigens ist es überhaupt nicht zu verwundern, wenn in Rußland ganze Briefpackete verloren gehen. Es sind nämlich zur Beförderung keine bestimmten und geschlossenen Wagen vorhanden, vielmehr auf jeder Station eine andere Telege (kleiner offener Wagen) gestellt und es müssen daher immer und immer wieder die Felleisen und Beutel umgepackt werden, obenauf legt sich dann der Conducteur, die geladene Pistole in der Hand und fort geht es in gestrecktem Galopp über Knüppeldämme wie durch den tiefen Sand. Die Briefbeutel sind sonach jedem Witterungseinfluß und auch nicht geringer Unsicherheit preisgegeben, und dies macht, daß die Post-Einrichtungen, namentlich in den Augen des Publikums, nicht den Werth haben, auf den sie bei passenden Reformen begründeten Anspruch machen könnten.

Dampfschifffahrt zwischen Odessa und Galacz. — Dieselbe trat im Jahre 1846 von russischer Seite ins Leben. Im Juli traf das Boot „Peter der Große" von 80 Pferdekraft und 140 Tonnen zum ersten Male von Odessa auf der Rhede von Galacz ein und setzte seitdem seine Fahrten regelmäßig fort, die sich alle 14 Tage denen des auf der walachischen Seite fahrenden Donaudampfbootes anschließen. Die Reise von Odessa nach Galacz dauert bei günstigem Wetter 36 Stunden. Das Dampfschiff fährt in freier Pratica, vermeidet daher jede Gemeinschaft mit dem rechten Donauufer und ist bei seiner Rückkunft in Odessa keiner Contumaz unterworfen. Die Fahrpreise sind auf dem ersten Platze 20 S.-Rubel = 32 Fl., auf dem zweiten 15 S.-Rubel = 24 Fl., und auf dem dritten 5 S.-Rubel = 8 Fl. C. M. Die Passagiere können nun von Wien nach Odessa ununterbrochen auf Dampfschiffen in 10 Tagen gelangen und sind bei ihrer Ankunft daselbst keiner Quarantaine unterworfen. Sie müssen aber die Fahrt mit dem die walachische Seite der Donau befahrenden Dampfboote unternehmen, welchem sich der „Peter der Große" anschließt; denn wer von Orsawa mit dem das türkische Ufer berührenden Dampfboote nach Galacz fährt, muß in Galacz eine Contumaz von 4 Tagen halten und dann erst noch 9 Tage in freier Pratica in der Moldau zubringen, ehe er die russische Grenze überschreiten darf. (Oestr. Bl.)

Türkei.

Das türkische Postwesen wird seit der im Jahre 1840 erfolgten Regulirung desselben von einer eigenen Administration (Amire-Mensil-Hane) in Constantinopel geleitet, deren Geschäft ein Postverwalter (Nasir) mit mehrern Schreibern besorgt. Vormals bestanden keine festen Postcourse, sondern die den verschiedenen Machthabern beigegebenen Postboten, deren Zahl im Reiche über 2,000 betrug, wurden zwischen der Hauptstadt und den Provinzen, je nach dem momentanen Bedürfnisse, abgesendet. Jetzt geht die Post von Constantinopel wöchentlich am Montag und Donnerstag Abends nach allen Richtungen bis in die entferntesten Provinzen des türkischen Reichs und von dort zurück. Die Hauptpostlinien sind in Europa: 1) von Constantinopel über Adrianopel nach Sofia und von dort einerseits nach Belgrad und andrerseits nach Travnik in Bosnien; 2) von Constantinopel nach Salonich, dann weiter nach Südalbanien bis Janina und nach Nordalbanien bis Scutari. — In Asien: 1) von Constantinopel nach Samsun mittelst Dampfboots, von dort nach Amasia, Tokat, Siwas, Harput, Diabekir, Mossul bis Bagdad; 2) von Scutari nach Eski-Schehr, Said-Gasi, Ak-Schehr, Konieh, dann weiter über Adana nach Syrien und Arabien; 3) von Constantinopel mittelst Dampfboots nach Gemlek, dann weiter zu Land

nach Brussa, Smirna bis Satalia. Die für die seitwärts liegenden Ortschaften bestimmten Briefschaften bleiben an den betreffenden Poststationen so lange liegen, bis sie durch Localcouriere an ihren Bestimmungsort gebracht werden. Die Beförderung des Post-Felleisens erfolgt wie ehemals, durch reitende Tartaren, welche jetzt einen festen Sold von monatlich 600 Piastern erhalten. Es dürfte deren ungefähr 600 geben. An jeder, nach den Ortsverhältnissen, in Entfernungen von 3 bis 16, ja 18 Wegestunden errichteten Poststation ist ein eigener besoldeter Postmeister aufgestellt, welcher wenigstens 7 Postpferde halten muß, von denen er dem Tartaren jedesmal 3 bis zur nächsten Station mitzugeben hat. Die Briefe müssen bei der Aufgabe frankirt werden. Außer der Correspondenz befördert die Post auch Baarschaften, Geschmeide und andere werthvolle Gegenstände von geringem Umfange und Gewichte. Die Postgebühren werden nach einem eigenen ziemlich hohen Tarif entrichtet. Die Reisenden, welche sich der Post bedienen wollen, müssen sich vor allem mit einem Jol-Emri (Geleitschein) der Postverwaltung versehen, gegen dessen Vorweisung die Postmeister die erforderlichen Pferde jedes zu 2½ Piaster per Wegstunde aufzutreiben haben. Diese Art zu reisen ist kostspielig und wird gewöhnlich nur von Europäern oder anderen vermöglichen Personen gewählt. Für die Unterkunft der Reisenden hat die Regierung insofern gesorgt, als sie in allen auf den Postlinien gelegenen Ortschaften eigene Chane errichten ließ, wo die Passagiere unentgeldlich Unterkunft, Wasser und Heizung erhalten, während sie sich um Betten, Kost und die übrigen Bedürfnisse selbst umsehen müssen.

Das Straßenwesen betreffend, kamen Verbesserungen desselben im Divan schon mehrmals zur Sprache; die Wege sind jedoch in allen Theilen des osmanischen Reichs und selbst in der Nähe der Hauptstadt so schlecht wie in früheren Zeiten. Mit wenigen Ausnahmen sind sie nur Saumwege und für das landübliche Fuhrwerk benutzbar. An tief gelegenen Stellen der häufiger besuchten Straßenzüge ist gewöhnlich ein Steinpflaster gelegt. Auf diesen kunstlos angelegten und schlecht unterhaltenen Wegen treiben die Katergi's oder Vermiether von Saumthieren ihre Gewerbe. Sie übernehmen nicht nur den Transport von Waaren, sondern auch der Reisenden, welche ihre eigenen Pferde haben. Aus dem Gesagten läßt sich entnehmen, welchen Zeitverlusten und sonstigen Schwierigkeiten der Landtransport hier ausgesetzt ist und wie dies nachtheilig auf den Verkehr im Innern zurückwirken muß, der hauptsächlich aus diesem Grunde so darnieder liegt. (Kl.)

Chaussee-Anlage. — Die Regierung hat zur Hebung des Verkehrs beschlossen, durch das ganze Reich Chausseen anzu-

legen. Zu dem Ende ist eine eigene Casse errichtet und es sollen jährlich bestimmte Entfernungen fertig werden. Zunächst soll die Chaussee von Constantinopel nach Adrianopel in Angriff genommen werden, zu welchem Zwecke ein österreichischer Ingenieur aus Wien berufen ist. Die nächste Straße soll alsdann von Trapezunt nach Erzerum geführt werden.

Omnibus-Fahrt zwischen Constantinopel und Adrianopel. — Mit dem 1. Octbr. ist eine geregelte Omnibus-Fahrt zwischen Constantinopel und Adrianopel ins Leben getreten, wodurch einem Mangel abgeholfen worden ist, der bei den bedeutenden commerciellen und andern Beziehungen, in welchen diese beiden Nachbarstädte zu einander stehen, längst fühlbar war. Das Unternehmen geht von einer Gesellschaft armenischer Kaufleute aus, welche zu diesem Zwecke neue Wagen bauen ließ, die im Innern für 12, auf der Imperiale für 3 Personen Raum haben, von 6 Pferden gezogen werden und die Fahrt in 32 Stunden zurücklegen. Der Fahrpreis ist auf 130 Piaster gestellt, und da die Gesellschaft auch Briefe, Gelder und kleine Packete befördert, so ist zu vermuthen, daß sie gute Geschäfte machen wird.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Der Botschaft v. 7. Decbr., womit der Präsident den Congreß eröffnete, entnehmen wir Folgendes:

„Im Oregon sind bereits Poststraßen und Postämter errichtet. Was den Stand der Marine betrifft, so sind die vier durch das Gesetz vom 3. März d. J. autorisirten Kriegsdampfschiffe im Bau begriffen. Durch dasselbe Gesetz ermächtigt, hat der Marinesecretair den Bau von 5 Dampfschiffen contrahirt, die zur Beförderung der Verein.-Staaten-Post von New-York nach New-Orleans mit Zwischenstationen bei Charleston, Savannah und Havana benutzt werden sollen; von drei anderen Dampfschiffen zur Verbindung zwischen Panama und Oregon und im Anschluß an die Post von Havana nach Chagres über den Isthmus; endlich von fünf Dampfschiffen, welche eine gleiche Bestimmung zwischen New-York und Liverpool haben. Die Dampfschiffe sind Eigenthum der Contractoren, werden aber unter Aufsicht eines Flottenbeamten dergestalt gebaut, daß sie in kürzester Frist in Kriegsdampfschiffe ersten Ranges verwandelt werden können. Eine bestimmte Anzahl Flottenofficiere und ein Postbeamter sollen sich am Bord derselben befinden, und das Marinedepartement hat zu jeder Zeit das Recht, sie gegen angemessene Entschädigung für den Staatsdienst in Anspruch zu nehmen. Diesen Dampfschiffen müssen noch fünf andere von dem Generalpostmeister contrahirte hinzugefügt werden,

was die Zahl der Kriegsdampfschiffe auf achtzehn bringt. Da der Congreß weitere Contracte für die Postbeförderung nach auswärtigen Ländern autorisiren kann, so kann diese Zahl unbegränzt vermehrt werden. Das erste amerikanische Postdampfschiff (der Washington), welches das Gesetz vom 3. März 1845 autorisirte, macht jetzt seine dritte Reise nach Bremen. Die anderen, nach demselben Gesetze autorisirten Schiffe sind im Bau begriffen, und werden, sobald sie vollendet sind, in die Linie eingestellt werden. Der General-Postmeister hat mit den Bremischen Behörden eine gegenseitig befriedigende Post-Uebereinkunft getroffen, und ähnliche Abkommen werden sich ohne Schwierigkeit mit allen anderen Mächten, England ausgenommen, treffen lassen, mit denen wir durch Dampfschiffe in Verbindung treten könnten. Das englische Postamt erhebt von den mit dem amerikanischen Dampfschiffe nach Southampton beförderten Briefen und anderen Post-Effecten, die für England bestimmt sind oder durch das englische Postamt nach Frankreich und anderen Ländern befördert werden, einen Porto-Aufschlag, so daß dieselben, da das Porto schon in den Vereinigten Staaten vorausgezahlt ist, ein doppeltes Porto entrichten, während die britischen Dampfschiffe nur ein einfaches bezahlen. Diese Maßregel hat den eingestandenen Zweck, die britische Dampflinie zwischen Boston und Liverpool zu schützen, und würde, wenn sie fortdauert, aller Briefbeförderung durch die amerikanischen Dampfschiffe ein Ende machen. Wir verlangen nichts als eine billige Gegenseitigkeit, darauf müssen wir aber bestehen. Der General-Postmeister hat alle ihm gesetzlich zustehenden Schritte gegen diese ungerechte Maßregel gethan, und unser Gesandter in London steht jetzt mit der englischen Regierung in Unterhandlung über ein gegenseitiges Postübereinkommen. Sollte diese fehlschlagen, so würde es nöthig sein, dem General-Postmeister weitere Vollmachten zu ertheilen, damit er unsere Dampfschiffe auf gleichen Fuß mit den britischen stellen kann." Aus dem Berichte des General-Postmeisters geht hervor, daß in dem verflossenen Finanz-Jahre vom 30. Juni 1846 bis zum 1. Juli 1847 52,173,000 Briefe und 55,200,000 Zeitungen durch die Post befördert worden sind. Die Post-Einnahme betrug 4,213,000 $ (mithin 735,000 $ mehr als im vorherigen Jahre), die Ausgabe nur 4,000,000 $ (84,300 $ weniger als im Jahre vorher. Die gesammte Staats-Einnahme betrug 61,152,428 $ 90 Cents, die Ausgaben 59,451,177 $ 65 Cents.

Post-Krieg mit England. — Das vollkommen ungeeignete, in der That kleinliche Verfahren, welches England gegenüber der deutsch-amerikanischen Dampfschifffahrt sich zur Richtschnur macht, hat zu einem Conflicte zwischen England und Ame-

rika Anlaß gegeben, der deutlich zeigt, daß von Seiten des Cabinets zu Washington auf keine Nachgiebigkeit oder Schwäche zu rechnen ist. Die Sache verhält sich folgendermaßen: Bisher waren sämmtliche Dampfschiffe, welche zwischen beiden Erdtheilen fuhren, englische; England hatte factisch das Monopol des Briefverkehrs, da dieser völlig von ihm abhing. Dieser Abhängigkeit wollte man ein Ende machen, und auch deshalb, abgesehen von vielen anderen wichtigen Rücksichten, wurde die Linie zwischen New-York und Bremen hergestellt. Diese Dampfer sollten aber im Kanale die Post-Felleisen für Frankreich nach Havre und für England in Southampton abliefern. Am 1. Juni vorigen Jahres trat der „Washington" seine erste Reise an; der Vice-General-Postmeister, Major Hobbie, befand sich am Bord, um die Postverhältnisse in Europa zu regeln. Als der „Washington" vor Southampton anlegte, brachte der dortige amerikanische Consul ein Schreiben des englischen Finanz-Ministers an Bord, welches bestimmte, daß jeder mit den deutsch-amerikanischen Dampfschiffen in England eintreffende und zur Ablieferung gelangende Brief einen Schilling (10 Silbergroschen) bezahlen solle, also dasselbe Porto, als sei er durch englische Dampfboote (die Cunard Steamers) befördert worden. Durch diese Maßregel wurde das Porto vermittelst der New-York-Bremer Dampfboote beförderten Briefe auf einen Schlag verdoppelt. England will den deutsch-amerikanischen Booten alle Briefbeförderung entziehen; es zeigt dieses auch dadurch, daß es nun selber, neben den übrigen Linien noch eine Dampfschifflinie zwischen Southampton und New-York einrichtet. Um würdigen zu können, wie rücksichtslos und ungeeignet England in obiger Beziehung verfährt, muß man wissen, daß seither die amerikanische Regierung alle Briefe der englischen Cunardlinie frei von jeder Abgabe empfing und vertheilte, und den Transito der englischen Postpackete in versiegelten Kisten gestattete. Noch mehr: die Engländer konnten ohne alle Controle ihre eigne Rechnung aufstellen, die gewöhnliche Forderung von 6 Cents von jedem ausländischen Briefe wurde von ihnen nicht erhoben, mit einem Worte, die englische Post ungemein begünstigt behandelt. Während überdies meist der „Sirius" und der „Great-Western," als die ersten aus Europa kommenden Dampfer, in New-York und Boston mit großem Jubel willkommen geheißen wurde, begrüßten die Engländer den „Washington" kaum mit Höflichkeit, ein Umstand, der in den Vereinigten Staaten großen Verdruß erregte. Die Bemühungen des Major Hobbie, den Lord der Schatzkammer in London von der Unbilligkeit und Unzweckmäßigkeit seines Verfahrens zu überzeugen, sind fruchtlos gewesen, sowie er denn auch mit Frankreich ein Uebereinkommen nicht hat abschließen können, da Arrangements mit demselben so lange ausgesetzt blei-

ben müssen, bis man sich mit England verständigt hat, und so hatte denn das Cabinet in Washington beschlossen, England mit gleicher Münze zu bezahlen, und scharfe Repressalien anzuwenden. Der General-Postmeister der Vereinigten Staaten hatte demzufolge neuerdings als Repressalie das Aufhören aller Wechselseitigkeit mit den englischen Besitzungen in Nord-Amerika angekündigt, so daß hiernach nicht allein die früheren Wege geschlossen, die durch Special-Begünstigung unerbrochen durchgelassene englische Steamerpost von Boston nach Canada aufgehoben, sondern auch alle andere Correspondenz nach und von Canada nicht ohne Vorausbezahlung befördert werden sollte. Die englische Post v. 10. Jan. bringt nun die Nachricht, daß Präsident Polk nicht gezaudert hat, in diesem Sinne zu handeln. Als die Post aus Canada zu Burlington (am Champlainsee, im Staate Vermont, an der Canadischen Grenze) ankam, um durch Vermont nach Boston befördert zu werden, wo die „Britannia," ein Dampfboot der englischen Cunardlinie, zur Abfahrt nach Liverpool bereit lag, wurde sie von den amerikanischen Zollbehörden mit Beschlag belegt, weil sie mit Verletzung der amerikanischen Zoll- und Postgesetze das Gebiet der Union betreten habe. Diese Canadische Post beförderte 100,000 Dollars, die gleichfalls mit der „Britannia" nach England gehen sollten. Gerade sie sind mit Beschlag belegt worden. England kann sich nun überzeugen, daß die Amerikaner nicht mit sich spielen lassen wollen, daß sie es mit den Repressalien ernsthaft meinen, und daß es nur Ein Mittel giebt, die Irrung zu beseitigen, wenn nämlich England die deutsch-amerikanischen Schiffe und Posten eben so wohlwollend behandelt, wie bisher die britischen Dampfer und Briefe von Seiten Amerikas behandelt worden sind.

Berichtigung.

Die in der im vorigen Hefte S. 65—69 abgedruckten britischen Porto-Taxe vorkommenden ersten Zahlen sind, wie sich dies von selbst versteht, Schillinge, nicht Dollars.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Die Postverfassung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Nach amtlichen Quellen.

Organisation des Postdepartements.

Kap. 1.

Die Geschäfte des Postdepartements sind folgendermaßen eingetheilt und vertheilt:

§. 1. Die Oberaufsicht über das Postdepartement ist durch die Constitution und die Gesetze dem General-Postmeister überwiesen. In Rücksicht auf eine sorgfältigere und schnellere Verrichtung der Departementsgeschäfte sind dieselben unter nachstehende Bureaux vertheilt: das Contractamt, unter der Verwaltung des ersten General-Postmeister-Assistenten; das Anstellungsamt, unter der Verwaltung des zweiten General-Postmeister-Assistenten; die Centralcassenverwaltung, unter dem dritten General-Postmeister-Assistenten; verschiedene Zweige mit Einschluß der Inspection des Briefpostdienstes, unter der Verwaltung des General-Secretairs.

Erster General-Postmeister-Assistent.

Contractamt.

§. 2. Diesem Amte sind die Geschäfte für Einrichtung des Briefpostdienstes in den Vereinigten Staaten, sowie die Vorbereitungen der Contracte zugetheilt; es führt alle Correspondenz und Verhandlungen, welche die Anzahl der Fahrten, die Art der Beförderung und die Zeiten des Abganges und der Ankunft auf allen Routen betrifft; es stellt die Briefpostverbindung zwischen den verschiedenen Sectionen des Landes und fremden Ländern her, bestimmt die Punkte der Umspedirung und ist mit der Einrichtung des in- und ausländischen Hafendienstes für die Regierung der Vereinigten Staaten beauftragt. Es bereitet die Vorschläge für Postverpachtungen vor, nimmt Gebote an und ist mit den jähr-

lichen oder gelegentlichen Postverpachtungen, sowie mit dem Abschließen und der Ausführung der Contracte beauftragt. Alle Zufertigungen wegen der Bestätigung oder wegen Veränderungen der Posteinrichtungen und der Anstellungen der Postagenten und Boten gehören unter dieses Amt. Alle Ansprüche auf Beförderungsdienst, der nicht unter Contract steht, ist ihm unterworfen, wie überhaupt dieser Dienst, wegen des nöthigen Ansehens für den Credit des Auditoramtes, zuerst zur Kenntniß des Contractamtes gelangen muß. Die im 6.[1]), 19.[2]) und 20.[3]) §. der Acte von 1825, im 9. und in den folgenden §§. der Acte von 1845, sowie in andern für den Schutz der Briefposten beschlossenen Bestimmungen, werden durch dieses Amt ausgeführt. Von hier aus erhalten die Postmeister an den Endpunkten der Course die für die betreffenden Routen angefertigten Uebersichten der Briefposteinrichtungen und die verschiedenen Bureaux des Gouvernements die officiellen Entfernungen der Postcourse. Es berichtet dem Auditor allwöchentlich die ausgeführten Contracte und alle das Rechnungswesen berührende Verfügungen; es entwirft die statistischen Darstellungen des Briefpostdienstes und legt dem Congresse die Briefpostverpachtungen mit Angabe der Gebote vor, ebenso die abgeschlossenen

---

1) Die Besitzer oder Verwalter eines Dampfbootes, welche von einem Platze oder Hafen zu einem andern Platze oder Hafen der Vereinigten Staaten fahren, haben die Verpflichtung, alle Briefe und Packete, welche nach einem solchen Platze oder Hafen gerichtet oder bestimmt sind, bei Tageszeit 3 Stunden nach Ankunft, erfolgt sie des Nachts, 2 Stunden nach Sonnenaufgang, dem Postmeister zu überliefern. Ist wegen der Beförderung nicht ein besonderer Contract mit dem General-Postmeister abgeschlossen, so erhält der Ueberlieferer für jeden Brief oder jedes Packet 2 Cents. Unterläßt ein Besitzer oder Verwalter eines Dampfbootes die ihnen übergebenen Briefe auszuliefern, so verfällt er in eine Strafe von 30 Dollars.

2) Keine Kutsche oder irgend ein Fuhrwerk, welches regelmäßige Fahrten auf einer Poststraße oder auf einem parallelen Wege unternimmt, darf Briefe befördern. Eben so wenig ist dies einem Packetboote oder anderm Schiffe, welches regelmäßig ein für einen Postweg erklärtes Wasser befährt, gestattet, es beträfen denn die Briefe die Schiffsladung. Im Uebertretungsfalle hat der Eigenthümer des Wagens oder des Schiffes eine Strafe von 50 Dollars zu erleiden.

3) Die deputy postmasters und andere Beamte des General-Postmeisters sollen alle in ihre Hände kommende Wegbriefe getreulich berechnen und dafür verantwortlich sein. Es haben daher die Postenreiter und andere Briefpostführer, wenn sie einen oder mehre Wegbriefe annehmen (und sie sind zu deren Annahme verpflichtet, sobald der Ort über 1 Mile von einer Postanstalt entfernt ist), dieselben, und zwar, wenn sie bezahlt sind, mit dem Porto der ersten Postanstalt, die sie erreichen, zu überliefern. Der Postmeister hat dieselben richtig einzutragen und sie nach Nummer und Porto in der Postkarte zu verzeichnen. Zu dem Porto für jeden Wegbrief ist noch 1 Cent hinzuzurechnen, welcher dem Briefpostführer von dem Postmeister ausgezahlt werden soll u. s. w. (Die Gesetze des Congresses gedenken wir später ausführlich mitzutheilen.)

Contracte, den neuerrichteten Dienst, die angeordneten Ersparungen und die in dem Jahre bewilligten Unterstützungen.

Zweiter General-Postmeister-Assistent.

Anstellungsamt.

§. 3. Diesem Amte sind alle auf die Begründung oder Aufhebung von Postanstalten, Orts- oder Namensveränderungen, Anstellung oder Entlassung der Postmeister bezüglichen Angelegenheiten zugetheilt, ebenso erhalten die deputy postmasters (§. 42.) hier die Instructionen. Es versieht dieses Amt die Postmeister mit Stempeln, Briefwagen und Postdienstpapieren.

Dritter General-Postmeister-Assistent.

Die Centralcassenverwaltung.

Dem dritten General-Postmeister-Assistenten sind folgende Geschäfte zugewiesen: nämlich

§. 4. Die Oberaufsicht und Verwaltung der Finanzgeschäfte des Departements (insofern diese nicht nach dem Gesetze dem Auditor zufallen); sie umfassen die Berechnungen mit dem Anweisungsamte und andern Depositarien der Regierung, die Ausstellung von Vollmachten und zahlbaren Anweisungen solcher Rechnungen, über welche der Auditor berichtet, daß sie den Postcontractoren oder andern Personen zukommen; ferner gehören hierher: die Oberaufsicht über die Rechnungsablegung derjenigen Postanstalten, denen befohlen ist, ihre vierteljährlichen Ueberschüsse an bestimmten Punkten niederzulegen; die Oberaufsicht über die vierteljährliche Einsendung des Porto's von den Postmeistern. Es ist dieses Amt mit den unanbringlichen Briefen beauftragt, mit der Anschaffung der Stempel für vorherbezahltes Porto und mit den hiermit verbundenen Rechnungen.

Alle Postmeister haben an den 3. General-Postmeister-Assistenten ihre vierteljährlichen Portogelder einzusenden, und zwar diejenigen, deren Berichte vierteljährlich ein Nettoeinkommen nachweisen, durch die Anweisungsämter, diejenigen aber, welche einem Depositenamte zugewiesen sind, durch Depositenscheine. Ebenso sind hierher die wöchentlichen und monatlichen Einsendungen der Depositarien des Departements zu bewirken, wie auch die Verausgabung der Stempel für vorherbezahltes Porto und unanbringliche Briefe.

General-Secretair.

Inspection.

§. 5. Diesem Amte sind folgende Geschäfte übertragen: die Annahme und Prüfung aller der Berichte, welche Versäumnisse der Briefposten betreffen, das Protocolliren der Vergehen der Contractoren und das Vorbereiten der Berichte zur Beschlußfassung des General-Postmeisters; die Lieferung der Formulare zu Berichten wegen Postversäumnisse; die Anschaffung und Versendung der Briefsäcke, der Postschlösser und Schlüssel, sowie die Verrichtung aller der Dinge, welche erforderlich erscheinen, um einer getreuen und pünktlichen Erfüllung der Contracte von Seiten der Posthalter (Contractoren) versichert zu sein.

Alle Berichte über vorgekommene Fehler und alle Beschwerden über die Contractoren sind an das Postdepartement, mit der Bemerkung „Inspection" zu richten.

Im Fall Briefe verloren gehen oder Postberaubungen vorfallen, so gehören diese Ereignisse ebenfalls unter die Verwaltung dieses Departementszweiges. Alle hierauf bezüglichen Mittheilungen sind, wie oben, zu adressiren.

Des Auditors Schatzamt für das Postdepartement[4]).

§. 6. Die Geschäftsverrichtungen dieses Amtes bestehen in der Prüfung der Einsendungen der Postmeister und der Mittheilung der darin gefundenen Fehler; in der Bestätigung der Ge-

---

4) Durch Congreßbeschluß vom 2. Juli 1836 wurden nachstehende Gehalte festgesetzt: 1) für die General-Postmeister-Assistenten und die Beamten des Postdepartements:

für die 3 General-Postmeister-Assistenten,	jeden	2500 Dollars,
= den General-Secretair		2000 Dollars,
= 3 Haupt-Secretaire,	jeden	1600 Dollars,
= 10 Secretaire,	jeden	1400 Dollars,
= 15 =	=	1200 =
= 8 =	=	1000 =
= den Boten . . .		750 =
= 3 Hülfsboten,	jeden	350 =
= die 2 Wächter,	=	300 =

2) für den Auditor des Postdepartements und das in dessen Amt gehörige Personal:

für den Auditor		3000 Dollars,
= = General-Secretair . .		2000 =
= 4 Haupt-Secretaire,	jeden	1600 =
= 10 Secretaire,	jeden . .	1400 =
= 20 = =	. .	1200 =
= 8 = =	. .	1000 =
= den Boten		750 =
= den Hülfsboten		350 =

neral-Rechnungen derselben; in der Bestimmung der Postanstalten, von denen die Contractoren Auszahlungen erhalten, und in der Auslieferung der hierzu nöthigen Blankete und Quittungen; im Uebersenden von Formularen an die Postmeister der Endpunkte der Routen, um die Verrichtung des Postdienstes zu bestätigen, und im Empfang dieser Nachweisungen, beides mit dem Bekenntniß der Contractoren versehen; in der Benachrichtigung der ihnen auferlegten Strafen, in der Feststellung ihrer vierteljährlichen Vergütungen und in der Uebersendung der auf Grund der Rechnungen fälligen zahlbaren Anweisungen; in der Feststellung der Rechnungen für alle den Postanstalten gelieferten Postdrucksachen, für Bekanntmachungen, Briefsäcke, Postschlösser und Schlüssel, Stempel, besondere Gegenstände und alle andere Erfordernisse, welche aus den Gesetzen, Contracten, Einrichtungen oder Verordnungen des Departements entspringen; im Abschließen der Vierteljahrsrechnungen des Departements und im Berichten der von den Postmeistern bezahlten Beträge (gemäß der gesetzlichen Bestimmungen), im Eintragen, Ausstellen und Unterzeichnen aller Vollmachten auf den Schatz (für gesetzliche Einnahmen und Bezahlungen), sowie aller Anweisungen auf Bezahlungen oder Außenstände.

§. 7. Dem Auditor liegt ob: alle Vergehen der Postmeister wegen der in ihren Händen befindlichen Gelder zu berichten; Processe anzustellen und das gesetzliche oder der Billigkeit gemäße Verfahren zu beobachten, um die prompte Ansammlung aller dem Departemente zustehenden Gelder zu erzielen, einschließlich der den Postmeistern auferlegten Strafen für ausbleibende Einsendungen oder für größere Einsendungen als ihre Aemter eintragen.

§. 8. In dieses Amt müssen alle Arten Rechnungen, alle Schriften und Bürgschaften, welche sich auf Rechnungswesen beziehen, die Quittungen der Postmeister über das ihnen von ihren Vorgängern übergebene öffentliche Eigenthum (Inventarium) eingesendet werden, ferner alle Bekenntnisse wegen der in den Rechnungen in Ausgabe gestellten Anweisungen; alle Dienstcertificate, Quittungen der Contractoren und deren Bekenntniß über die Auszahlungen der Postmeister; alle Monita über die Generalrechnungen der Postmeister und Contractoren, alle Quittungen über Anweisungen, welche in solchen Rechnungen summarisch verausgabt sind; alle Retoursendungen solcher Anweisungen oder Berichte über deren Nichtbezahlung; alle angeordneten Erwiederungen des Districtsanwalts und Marschalls wegen gesetzlichen Verfahrens in Postangelegenheiten; alle Quittungen über Gelddepositen in streitigen Fällen; alle Schriften, welche eine Auskunft erbitten oder für eine Untersuchung vorbereitende Nachrichten ertheilen oder sich auf eine Dienstvollziehung oder Eigenthumsverkauf beziehen u. s. w.

Das Amt des Schatzmeisters der Vereinigten Staaten für den Dienst des Postdepartements.

§. 9. Die erste Abtheilung der Acte vom Juli 1836 bestimmt, daß die beim Postdepartement entstandenen Ueberschüsse und alle demselben schuldige Außenstände, sobald sie eingegangen, unter der Leitung des General-Postmeisters in den Schatz der Vereinigten Staaten gezahlt werden.

Kap. 2.

Postwege.

Postwege sind:

§. 10. Diejenigen Wege, welche durch Congreßbeschluß als solche erklärt werden. — Acte v. 3. März 1823.

§. 11. Alle Gewässer, auf welchen Dampfboote regelmäßig von Hafen zu Hafen fahren. — Acte v. 3. März 1823.

§. 12. Die schiffbaren Kanäle in den verschiedenen Staaten.

§. 13. Alle Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.

§. 14. Diejenigen Wege, auf welchen der General-Postmeister die Posten zu fahren anweist, um von der nächsten an gesetzlich bestimmten Postwegen gelegenen Postanstalt nach Gerichtshöfen, jedoch nicht anders als nur mit der Post, zu kommen.

§. 15. Alle Wege nach Seitenpostanstalten. — Acte vom 3. März 1825 Sect. 4.

Kap. 3.

Contractoren.

§. 16. Die Union ist in vier Contractsectionen eingetheilt und ein Vergeben der Contracte findet jedes Jahr statt.

Die Contractsectionen sind:

§. 17. Maine, New-Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und New-York.

§. 18. New-Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland und Ohio.

§. 19. Virginia, Nord-Carolina, Süd-Carolina, Georgia und Florida.

§. 20. Michigan, Indiana, Illinois, Wisconsin, Iowa, Missouri, Kentucky, Tennessee, Alabama, Mississippi, Arkansas, Louisiana, Texas und Oregon.

§. 21. Das Contractjahr beginnt an jedem 1. Juli und vier dieser Jahre bilden einen vollständigen, ordentlichen Contract. — Acte v. 3. März 1825 Sect. 4.

§. 22. Jeder Contractor vollzieht Contracte in doppelten Exemplaren, welche beide er an das Contractamt einzusenden ver-

pflichtet ist. Eines derselben wird daselbst zu den Acten genommen, das andere hingegen dem Auditor mitgetheilt, eine Copie wird alsdann dem Contractor zugestellt.

§. 23. Wenn Postanstalten wegen Unterhaltung der Post auf das vereinnahmte Porto angewiesen sind, so haben sie, im Fall die eingenommenen Gelder nicht den Betrag erreichen, welcher aus denselben zu empfangen der Contractor oder Wagenführer angewiesen ist, wegen des fehlenden Betrags keinen Anspruch an das Departement.

§. 24. Ueberschreitet der Ueberschuß den im Contracte festgestellten, von dem Departement zu zahlenden Betrag, so unterliegt derselbe den Anweisungen oder Verordnungen des Departements.

§. 25. Während der Dauer eines Contractes für die Unterhaltung einer Postanstalt, kann der deputy postmaster nur den Instructionen gemäß oder in Uebereinstimmung mit dem Contracte Zahlung leisten und muß die Empfangsquittung des Contractors unmittelbar am Schlusse des Quartals an den Auditor einsenden.

§. 26. Hat der Contractor sich in der Verrichtung des stipulirten Dienstes Fehler zu Schulden kommen lassen, so erheischt es die Pflicht des Postmeisters, den Vorgang dem General-Postmeister zu berichten und den Namen einer Person (wenn Jemand gefunden werden kann), welche auf die noch übrige Zeit in den Contract zu dem niedrigsten Preise eintreten will, anzugeben.

§. 27. Nach dem Erlöschen eines Contractes und bis sich der General-Postmeister über ein Anerbieten zum Eintritt in einen neuen Contract oder über die Räthlichkeit der Aufhebung der Anstalt oder über Einführung anderer Bestimmungen wegen ihrer Unterhaltung entschieden hat, dürfen die Postmeister keine Zahlungen leisten, wenn sie nicht ausdrücklich dazu autorisirt werden.

§. 28. Die Contractoren sind verbunden, die Posten stets vollständig zu überliefern und es ist nicht erlaubt, Säcke mit Zeitungen und Zeitschriften auf ihren Routen zurückzulassen.

§. 29. Der General-Postmeister kann Contracte wegen Fehler von Seiten der Contractoren aufheben; ferner wegen Verletzung der Postgesetze; wegen Ungehorsam gegen die Instructionen des Departements; wegen der Weigerung einen Wagenführer zu entlassen, sobald es das Departement fordert; wegen Uebertragung des Contractes ohne die Zustimmung des General-Postmeisters.

§. 30. Dem General-Postmeister ist durch das Gesetz verboten, wissentlich einen Contract für Postbeförderung mit einer Person einzugehen, welche in einen Verein eingetreten sein oder vorgeschlagen haben sollte, zu einem Vereine zusammen zu treten, um zu verhüten, daß keine andere Person oder Personen ein Gebot für Postbeförderung thun können, oder welche einen Verein

gebildet, oder eine Vergeltung gegeben oder genommen oder versprochen haben, eine solche zu geben oder zu nehmen, um irgend etwas zu thun oder nicht zu thun, wodurch eine andere Person verleitet wird, kein Gebot für Postcontracte zu machen.

Kap. 4.

Bestimmungen für Uebernahme der Postbeförderung.

§. 31. Ein Gebot, welches nach der in den Bestimmungen bezeichneten Zeit eingeht und die gesetzlich vorgeschriebene Bürgschaft nicht gewährt, oder welches die Fahrtlöhne für verschiedene Routen in eine Summe zusammenfaßt, kann bei der Mitbewerbung mit einem ordentlichen, für gesetzlich anerkannten Gebot nicht in Berücksichtigung kommen.

§. 32. Derjenige, welcher ein Gebot einreicht, kann hierbei die Fälle anführen, wo die in der Bekanntmachung ausgerufene Beförderung schwierig oder zu gewissen Jahreszeiten unausführbar ist, um entweder eine andere Beförderungsart einzuführen oder um den Dienst an bestimmten Tagen, Wochen oder Monaten aufhören zu lassen. Er kann vorschlagen, eine Postanstalt, welche durch Ereignisse unzugänglich ist, sich nicht an einer Eisenbahn, einer Landstraße oder dem Landungsplatze eines Dampfbootes u. s. w. befindet, zu umfahren. Er kann andere Tage und Stunden der Abfahrt und Ankunft vorschlagen, wenn nur nicht eine größere Beförderungszeit verlangt wird und wenn hervorgeht, daß keine Postverbindungen oder andere öffentliche Einrichtungen darunter leiden. Er kann um größere Beförderungszeit bei der Ueberführung bitten, sobald dies nur für bestimmte Tage und zu gewissen Jahreszeiten wegen besonders schlechten Wegen geschieht; außer diesen Aenderungen jedoch darf eine Bedingung, welche verschieden von der in der Bekanntmachung gegebenen ist, nicht vorkommen, damit sie nicht im Termin als extravagant im Verhältniß zu gesetzlichen Anerbietungen unberücksichtigt bleibe, und enthält ein Gebot irgend eine obiger Abänderungen, so werden die Nachtheile desselben, im Vergleich mit den übrigen Vorschlägen, sehr in Ueberlegung gezogen.

§. 33. Es darf in einem Anerbieten das Gebot nur für eine Route gemacht werden.

§. 34. Die Route, der Dienst, die jährliche Zahlung, des Unternehmers Name und Wohnort, sowie der Name eines jeden Mitgliedes der Firma, sobald eine Compagnie Gebote stellt, muß deutlich angegeben werden, ebenso auch die Art der Beförderung, falls eine kostspieligere als zu Pferde beabsichtigt wird.

§. 35. Die Anerbieten sind unter der Adresse des ersten General-Postmeister-Assistenten versiegelt und auf der Adreßseite des

Briefes mit „Beförderungsanerbieten im Staate von . . . . .“ bezeichnet einzusenden. Es müssen diese Schreiben, wenn sie angenommen werden sollen, zu oder vor der in der Bekanntmachung angegebenen Zeit eingereicht werden.

§. 36. Nach der Acte vom 3. März 1845 ist die Route an den Mindestfordernden zu vergeben, welcher die hinreichenden Bürgschaften für getreue Verrichtung gewährt, ohne weitere Berücksichtigung einer anderen Beförderungsart als dieselbe zur gehörigen Beschleunigung, Sicherheit und Beständigkeit eines solchen Transportes nöthig ist. Sollte der Mindestfordernde eine Art der Beförderung vorschlagen, welche für die Route, hinsichtlich der Beständigkeit, Sicherheit und Schnelligkeit der Posten und besonders wegen der Bequemlichkeit für Reisende unpassend ist, so wird ihm die Route nicht übertragen.

§. 37. Wenn das Anerbieten eine Art der Beförderung nicht namhaft macht, so wird die niedrigste (wohlfeilste) Art der Beförderung, nämlich: „zu Pferde“ angenommen und verstanden. Wird eine Ueberführung nach den Bestimmungen der Bekanntmachung vorgeschlagen und ist keine Beförderungsart darin festgesetzt, so wird ein solches Anerbieten als ein Transport „zu Pferd“ betrachtet.

§. 38. Seit dem Erscheinen der Acte vom 3. März 1845 ist ein neues System für Anerbieten angenommen worden. Es stellt dasselbe nicht eine Art der Beförderung fest, sondern verpflichtet, nach dem Wortlaute des Gesetzes, die Posten mit Sicherheit, Schnelligkeit und Beständigkeit zu überführen. Diese Anerbieten werden, nach der Art, wie sie in den Büchern des Departements bezeichnet werden, „star bids“ [*[5]) Stern-Anerbieten, Gebote] genannt. Es ist nach reiflicher Ueberlegung entschieden worden, daß ein Anerbieten, welches eine bestimmte Beförderungsart bis zu einer Bespannung von 2 Pferden vorschlägt, den oben genannten star bids vorzuziehen ist.

§. 39. Sind die Posten von solcher Größe und Schwere, daß es hinsichtlich derselben nothwendig oder nützlich wird, eine Bespannung von 2 Pferden anzunehmen, so ist das bestimmte Anerbieten, wenn gleich es das höchste ist, bei einem nicht zu großen Unterschiede des Fahrtlohnes, doch dem star bid vorzuziehen, wenn nur der Unterschied nicht der Art ist, daß dem Geiste des neuen Gesetzes zuwider gehandelt wird, weil darin eine Verminderung der Beförderungskosten beabsichtigt wird. Nur wenn ein star bid von dem dermaligen Besitzer eines Grundstückes an der Route gemacht wird, kann eine Ausnahme erlaubt werden, und

---

5) * Ein Anerbieten, bei welchem eine Bemerkung in einer gewissen Beziehung gemacht wird.

es ist daher festgestellt, daß die Gründe wegen einer Bevorzugung der bestimmten Anerbieten in diesem Falle nicht Anwendung finden.

§. 40. Auf Routen der höchsten Classe, auf welchen wegen der Größe und der Wichtigkeit der Posten eine vierspännige Wagen- oder Dampfbootbeförderung erforderlich ist, wird trotz der Bevorzugung des bestimmten Anerbietens, da nöthig, selbst bei einem größern, dem Departement nachtheiligern Unterschiede im Gebote als bei den minder wichtigen Routen, dasselbe den oben angegebenen Vorbehalten demungeachtet unterworfen.

§. 41. Eine Abänderung eines Gebotes in irgend einer wesentlichen Bedingung desselben ist einem neuen Anerbieten gleich zu achten, und wird, da dies der regelmäßigen Bewerbung entgegen läuft, nach der letzten für Annahme der Gebote festgesetzten Stunde nicht angenommen.

Kap. 5.

Anstellung der deputy postmasters.

§. 42. Postmeister solcher Aemter, deren Bezüge sich jährlich auf 1000 Dollars oder höher belaufen, erhalten ihre Anstellung vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unter Zustimmung des Senates. Acte vom 2. Juli 1836. §. 33 [6]).

§. 43. Bei der Anstellung wird ein Postmeister mit einer Anstellungsurkunde und einem unausgefüllten Verpflichtungsschein versehen. Ist letzterer in der Art vollzogen, wie verlangt wurde, und ist der Diensteid geleistet, so hat der Postmeister die Befugniß, die Postanstalt zu übernehmen, eher aber nicht.

Wer das Amt eines Postmeisters übernehmen kann.

§. 44. Es kann Niemand das Amt eines Postmeisters übernehmen, wer nicht einen bleibenden Wohnsitz in der Stadt oder dem Orte hat, in welchem die Postanstalt sich befindet. Acte von 1836. §. 36.

§. 45. Niemand kann das Postmeisteramt übernehmen, sobald er nicht Bürger der Vereinigten Staaten ist.

---

6) Der angezogene § der Congreßacte lautet: „Und es wurde ferner verordnet, daß durch und mit Benachrichtigung und Zustimmung des Senates ein deputy postmaster für jede Postanstalt, bei welcher sich die dem Postmeister erlaubten Bezüge, in dem am 30. Juni 1835 endenden Jahre, auf 1000 Dollars oder höher belaufen, oder bei welcher in einem folgenden Jahre (am 30. Juni) diese Summe erreicht oder überschritten wird, durch den Präsidenten angestellt wird und sein Amt auf die Zeit von 4 Jahren behalten soll, wofern nicht der Präsident eine frühere Entlassung verfügt."

Kap. 6.

Verhandlungen bei Empfang der Anstellung.

§. 46. Jede Person, welche die Anstellung als Postmeister erhält, wird vor einem Magistrate folgenden Eid leisten und unterschreiben, nämlich:

„Ich . . . . . schwöre (oder, wie es der Fall sein kann: bestätige), daß ich alle von mir geforderten Pflichten getreulich verrichten und mich aller Dinge enthalten will, welche die auf die Posteinrichtung und Postwege in den Vereinigten Staaten bezüglichen Gesetze verbieten."

„Ich schwöre (bestätige) feierlich, die Constitution der Vereinigten Staaten aufrecht zu erhalten." Acte von 1825. §. 2. — Constitution der Vereinigten Staaten, Artikel 6.

§. 47. Diese Eide müssen durch die Magistratsperson, welche dabei beschäftigt ist, beglaubigt werden.

§. 48. Die angestellte Person vollzieht alsdann den ihm vom Departement zugestellten Verbürgungsschein und nachdem in Gegenwart geeigneter Zeugen der Angestellte selbst und zuletzt zwei Bürgen das Vermögen eines Jeden von ihnen bestätigt haben, muß die im Verbürgungsschein aufgeführte Summe durch die Urkunde derjenigen Magistratsperson, welche den Eid abnahm, bestätigt werden. Acte von 1825. §. 3.

§. 49. Bei dem Todesfalle, der Entfernung aus dem Staate oder bei dem Bankerott eines oder beider Bürgen muß der Postmeister dieses Factum an das Departement berichten, damit ein neuer Verbürgungsschein aufgenommen werden kann.

§. 50. Die Eidesleistungen und Verbürgungsscheine müssen alsdann zur Post gegeben und an das Anstellungsamt eingesendet werden, nach deren Empfang eine Vollmacht ausgestellt wird.

Kap. 7.

Die Verwaltung des Amtes.

§. 51. Das Amt des Postmeisters ist eines des größten Vertrauens und vieler Verantwortlichkeit, und die Anstellung erfolgt durch das Zutrauen, welches der General-Postmeister in dessen Person setzt. Daher ist es nicht gestattet, die Verwaltung des Amtes auf Andere zu übertragen und durch sie seine Pflichten ausüben zu lassen; auf diese Weise würde eine Sinecure geschaffen und er könnte möglicherweise seine Stelle als deputy postmaster Jemandem übergeben, welcher dem Departement gänzlich unbekannt ist.

§. 52. Es folgt hieraus also, daß, obgleich der Postmeister einen oder mehrere Assistenten haben mag, derselbe verpflichtet ist,

die Oberaufsicht in Person zu führen; es würde ohne diese Beaufsichtigung die durch den guten Namen und das Ansehen des Angestellten gegebene Gewährleistung für das Departement, daß das Amt gut geleitet werde, verloren sein.

§. 53. Die Amtsgeschäfte müssen einzig durch ihn selbst, persönlich oder durch einen oder mehrere verpflichtete Assistenten verrichtet werden, die er nöthigenfalls zu seinem Beistande anstellen kann; für die Sorgfalt und Aufmerksamkeit eines jeden derselben ist der Postmeister dem Departement verantwortlich.

§. 54. Jeder Assistent, bevor ihm eine Betheiligung an den Geschäften des Amtes gestattet ist, muß die im vorhergehenden Kapitel bestimmten Eide leisten und unterzeichnen, was ebenfalls durch eine Magistratsperson bestätigt und an das Departement eingesendet werden muß. Acte von 1825. §. 2.

§. 55. Bei der Uebernahme einer Postanstalt nimmt der Postmeister zwei gleichlautende Inventarienverzeichnisse von dem ihr angehörigen Eigenthume auf und trägt für Anlegung besonderer Verzeichnisse für Schlösser, Schlüssel und Briefsäcke Sorge, ebenso ist mit den ergehenden Gesetzen, Anordnungen, Circularen und Befehlen u. s. w., mit allen bei der Postanstalt liegenbleibenden Briefen, Packeten, Zeitungen, Zeitschriften und andern Postsachen, welche unbezahltes Porto nachweisen und aus dem der Hauptbetrag entspringt, zu verfahren.

§. 56. Eins dieser angefertigten Inventarienverzeichnisse ist mit der Quittung des Postmeisters an den Vorgänger desselben auszuliefern, das andere aber zu dem Amte des Auditors, dasjenige, welches Schlösser, Schlüssel und Briefsäcke betrifft, an das Inspectionsamt und dasjenige über verbleibende Postsachen an den Auditor einzuschicken.

§. 57. In allen Fällen von Anstellungen eines oder mehrerer Assistenten ist von den Postmeistern Vorsicht zu gebrauchen, um zu verhüten, daß bei einer nothwendigen Abwesenheit, in Krankheitsfällen, bei Dienstniederlegung oder dem Tode des Postmeisters das Amt nicht von einer gehörig befähigten Person zur Verrichtung der Dienstgeschäfte verlassen ist.

§. 58. Die Postmeister haben ihre Untergebenen zu veranlassen, den erforderlichen Diensteid zu leisten und den Pflichtschein wegen der Eintragung zum Anstellungsamte zu senden, ehe sie ihre Geschäfte antreten. Die Briefträger müssen Verbürgungen mit Zeugen beibringen.

§. 59. Es darf Niemand unter dem Alter von 16 Jahren weder als Postillon auf einer Postroute oder als Beamter bei irgend einer Postanstalt in den Vereinigten Staaten angestellt werden. Um diese Bestimmung besser zu erreichen, ist verordnet, daß das Alter der Postillone, Briefträger und Expeditionsbeamten in

die Diensteide aufgenommen werde, ehe deren Protocolle von dem Contractor oder Postmeister behufs der Registratur in das Departement gesendet werden. — Die Specialagenten des Departements haben in Fällen der Nichtbefolgung dieser Bestimmung sofort an das Anstellungsamt zu berichten.

§. 60. Die Postmeister, Assistenten und Secretaire, welche den Bestimmungen gemäß bei den Postanstalten beschäftigt und angenommen werden, ebenso die Postenreiter und Führer von Postkutschen sind von der Milizpflichtigkeit, von dem Dienste der Geschworenen und von jeder Strafe oder Entschädigung wegen deren Vernachlässigung gesetzlich befreit. — Acte v. 1825. §. 35; Acte v. 1836. §. 34.

§. 61. Der Postmeister darf durchaus keiner Person, außer seinen gehörig verpflichteten Assistenten, Secretairen und Briefträgern, wenn auch dieselbe ebenfalls verpflichtet wäre, den Zutritt zu Briefen, Zeitungen und Packeten in seinem Amte oder was sonst einen Theil der Post bildet, sowie zu den Postschlüsseln gestatten.

§. 62. Es können zwar Posten bei der Anwesenheit von Personen, für welche die Briefschaften geheim zu halten sind, geöffnet und bearbeitet werden, doch darf dies niemals in deren Nähe geschehen; daher muß der Postmeister während der Verrichtung dieser Geschäfte und wenn ein besonderes Zimmer zur Benutzung für den Dienst bestimmt ist, alle Personen, mit Ausnahme seiner gesetzlich angestellten und verpflichteten Assistenten, davon entfernt halten.

§. 63. Für die zweckmäßige Aufbewahrung der Briefe und Packete bei den Postanstalten, bei welchen die Geschäfte nicht von solcher Ausdehnung sind, um ein dazu ausschließlich bestimmtes Zimmer zu erfordern, ist auf Kosten des Departements ein wohlfeiles, plattes Pult oder eine Casse mit einem guten Schloß und Schlüssel zu verwenden. Diese Ausgabe aber, wie irgend eine andere zufällige, ist nicht passirlich, wofern nicht der Reinertrag der Postanstalt sich mindestens auf $ 5 vierteljährlich beläuft.

§. 64. Der Postmeister hat zur Beschleunigung der Geschäfte sein Amt jeden Tag, mit Ausnahme des Sonntags, während der üblichen Geschäftsstunden des Platzes offen zu halten und zu andern Stunden, an welchen die Empfangnahme und Beförderung der Posten nothwendig, gegenwärtig zu sein. — Acte von 1825. §. 11.

§. 65. Wenn die Post des Sonntags ankommt, so hat der Postmeister sein Amt eine Stunde, oder, wenn es die öffentliche Convenienz erfordert, länger offen zu halten, wofern dies nicht in die Zeit des Gottesdienstes fällt; im letztern Falle wird die Post-

anstalt eine, oder wenn es nöthig ist, mehrere Stunden nach Beendigung desselben offen gehalten.

§. 66. Es wird erwartet, daß er sich willfährig bezeigt, sobald eine Aufforderung wegen Nachsehens und Ausgebens eines Briefes von einer Person an ihn ergeht, welche in den gebräuchlichen Amtsstunden nicht nachfragen kann.

§. 67. Der Postmeister, welcher die Verantwortlichkeiten des Amtes freiwillig übernommen hat, darf nicht willkürlich dieselben aufgeben, weder sein Amt schließen, noch die Ausstattung und Gelder desselben an eine nicht verantwortliche Person übertragen. Erhält das Departement zu irgend einer Zeit Nachricht von dem Wunsche zur Niederlegung, so wird es wegen der Wahl und Anstellung eines passenden Nachfolgers Maßregeln nehmen. So lange aber bis ein Nachfolger nicht angestellt ist, welcher durch die Ausstellung einer Verbürgung sich dazu eignet, wird er entweder persönlich oder durch einen Assistenten, für welchen er verantwortlich ist, die Verwaltung des Amtes fortführen.

§. 68. Wenn nach dem Verlauf eines Zeitraumes, für welchen ein Postmeister eine Anstellung vom Präsidenten oder dem General-Postmeister erhalten hatte, keine neue Anstellung erfolgt oder kein Nachfolger angestellt und verpflichtet wurde, so wird er gleichfalls mit der Verwaltung des Amtes, entweder persönlich oder durch einen Assistenten, für dessen Handlungen er die Verantwortlichkeit übernimmt, so lange fortfahren, bis der eine oder der andere dieser Umstände eintritt.

§. 69. Es mag die Anstellung vom Präsidenten oder vom General-Postmeister erfolgt sein, so dauert bei einem Todesfalle die Verantwortlichkeit der Bürgen wegen der Treue der Person, welche in der Verwaltung des Amtes verbleibt, so lange fort, bis ein geeigneter Nachfolger angestellt ist.

§. 70. Und es ist für die Bürgen oder für einen derselben gesetzlich, die Geschäfte des Postmeisters selbst oder durch Agenten zu verrichten, bis ein Nachfolger ernannt ist.

§. 71. Alle Instructionen, Circulare und Befehle, welche ein Postmeister aus irgend einem Amte oder von einem Beamten des Departements erhält, müssen bei der Postanstalt geheftet und dem Nachfolger übergeben werden. In gleicher Weise hat der Postmeister seinem Nachfolger oder, falls die Postanstalt aufgehoben wird, dem nächsten Postmeister als öffentliches Eigenthum zu überliefern: alle Pulte, Cassen und dergleichen, alle Bücher, Landkarten, Dienstdruck- und Schreibpapiere, sowie andere Artikel, welche ihm entweder als Postmeister geliefert wurden oder deren Anschaffung ihm zu einer Zeit übertragen und erlaubt wurde, möge sie nun als zufällige Ausgabe in der vierteljährlichen Rechnung oder als solche in der Vollmachts-, der Emolumenten- oder

einer andern Rechnung erscheinen und welche als Eigenthum verbleiben, sobald die Vacanz oder Aufhebung eintritt.

§. 72. Wenn die Geschäftsthätigkeit einer Postanstalt aus irgend einer Ursache aufhört, so hat der auf derselben Route zunächst gelegene Postmeister diese Thatsache dem Departement zu berichten und die an eine solche Postanstalt gerichteten Briefpackete zu öffnen, die Briefe und Zeitungen an die dazu berechtigten Personen zu überliefern und das Porto in den Rechnungen seines eignen Amtes aufzunehmen.

§. 73. Sollte der General-Postmeister den Namen einer bestehenden Postanstalt ändern, so tritt die Ordre nicht eher in Kraft, als bis der Postmeister neue Verbürgungen ausgestellt und sie an den zweiten General-Postmeister-Assistenten eingesendet hat. Ist nun die Verbürgung ausgestellt und eingesendet, dann erst darf der von dem General-Postmeister beigelegte Name von und nach dem ersten Tage des nächstfolgenden Quartals in Anwendung kommen. Es kann aber kein Postmeister ohne den Befehl des Departements den Namen seines Amtes ändern und es wird erwartet, daß er ganz besonders darauf achte, daß kein anderer als der officiell bestimmte Name seines Amtes gebraucht wird.

§. 74. In allen Schriften an das Departement sowol, als in seiner Privatcorrespondenz, hat jeder Postmeister den Tag, den Namen seiner Postanstalt, die Grafschaft (den District oder das Kirchspiel) und den Staat anzugeben.

Kap. 8.

Die Geschäfte des Departements auf den Postrouten und in den Postanstalten sind eingetheilt:

1) in das Verpacken und Befördern der Postsachen;
2) in das Empfangen und Oeffnen der Briefposten und in das Ausliefern der Briefe, Zeitungen und Packete;
3) in das Führen und Ablegen der Rechnungen und der Bezahlung des Saldo.

Das Verpacken und Befördern der Posten.

Was zur Beförderung zulässig ist.

§. 75. Die Posten sind zur Beförderung von Nachrichten errichtet; es sind daher solche Gegenstände zur Versendung geeignet, welche in Briefen, Zeitungen und Zeitschriften bestehen.

§. 76. Packete jeder Gestalt von mehr als drei Pfund im Gewicht, sind von den Posten ausgeschlossen, jedoch bei gesetzlicher Portofreiheit sind öffentliche Documente, welche auf Befehl eines der Häuser des Congresses gedruckt sind, oder solche Veröffentlichungen oder Bücher, welche auf Befehl eines der beiden Häuser des

Congresses oder durch einen bezüglichen Beschluß beider Häuser herausgegeben, angeschafft oder erworben werden können, hiervon ausgenommen.

§. 77. Gebundene Bücher jeder Größe gehören nicht unter die Zahl der versendbaren Sachen, wovon jedoch Bücher, welche von Staatsgouverneuren versendet werden, sowie gebundene öffentliche, die Portofreiheit genießende Documente, ausgenommen werden.

Kap. 9.

Wie die Postsachen anzunehmen und zu bearbeiten sind.

§. 78. Die zur Versendung angenommenen Briefe sollen sorgfältig mit dem Namen derjenigen Postanstalt bezeichnet werden, bei welcher sie angenommen wurden; es müssen die Anfangsbuchstaben des Staates oder Districts, der Tag des Monats, an welchem sie durch die Post befördert wurden, sowie der zu bezahlende Portosatz, oder wenn sie frei sind, das Wort: „frei" bemerkt sein. Der Name, Tag und das Frei können entweder darauf geschrieben oder gestempelt werden.

§. 79. Bei denjenigen Postanstalten, wo vielfältige Geschäfte vorkommen, ist das Austariren und das Bezeichnen (Stempeln) der Briefe, sobald als dieselben angenommen werden, zu verrichten und nicht bis zur Schlußzeit der Posten anstehen zu lassen, da in dem Drange der Geschäfte mannichfache Irrthümer begangen werden möchten.

§. 80. Jeder Brief muß ein Postzeichen tragen und die Postkarten den Tag, an welchem die Posten bei der Postanstalt abgehen.

§. 81. Der Postmeister soll die Briefe sorgfältig sortiren und alle Briefe, welche an Postanstalten seines Staates oder an Distributionsanstalten, an Hauptorte der Staaten und Districte gerichtet sind, alle Briefe für Aemter in andern Staaten, die zwischen seinem Amte und einer Distributionsanstalt liegen, direct versenden. Wenn ein Brief nothwendigerweise eine Distributionsanstalt passirt, so ist es Pflicht des Postmeisters, denselben nach der nächsten Distributionsanstalt zu senden, welche den kürzesten Weg nach dem Orte hat, nach welchem der Brief adressirt ist; auf das Briefpacket ist der Name der Postanstalt und des Staates, und auf die Briefe D. P. O. (die gebräuchliche Abkürzung für „Distributing Post Office") zu schreiben; z. B. ein Brief von Richmond, Virginia nach Dayton, Ohio, soll befördert und gerichtet werden nach Columbus, Ohio, D. P. O.[7])

---

7) Distributions-Postämter in den Vereinigten Staaten.

Postämter.	Staat.	Postämter.	Staat.
Portland . . .	Maine.	Boston	Massachusetts.

§. 82. Aemter an Poststraßen und Eisenbahnen sollen, ohne Zeitverlust beim Wechseln der Posten, für das Austauschen der

Postämter.	Staat.
Providence	Rhode Island.
Hartfort	Connecticut.
New-York, Albany, Buffalo	New-York.
Philadelphia, Northumberland, Erie, Pittsburg	Pennsylvania.
Baltimore	Maryland.
Washington	District von Columbia.
Petersburg, Norfolk, Abingdon, Wheeling, Kanawha C. H.	Virginia.
Raleigh, Ashville	Nord-Carolina.
Charleston, Yorkville	Süd-Carolina.
Augusta, Savannah, Columbus	Georgia.
Cincinnati, Columbus, Toledo	Ohio.
Detroit	Michigan.
Indianopolis, Vincennes	Indiana.
Shawneetown, Chicago	Illinois.
St. Louis	Missouri.
Cumberland Gap, Louisville, Maysville	Kentucky.
Nashville, Memphis	Tennessee.
Montgomery, Huntsville, Tuscumbia	Alabama.
Natchez, Vicksburgh	Mississippi.
New-Orleans, Natchitoches	Louisiana.
Galveston	Texas.

Die Anweisung zur Distribution

führt im Eingange den §. 81 an und fährt dann fort:

Nachgenannte Orte sind die Distributionsämter für die einzelnen Staaten, und jeder Brief oder jedes Packet muß, wenn die Versendung, wie §. 81 verlangt, nicht direct erfolgen kann, nach dem nächsten Distributionsamte spedirt werden, welches der Route, auf welcher der Brief versendet werden soll, zunächst liegt.

NB. Die Namen der Aemter für jeden Staat, denen die meisten Postsachen zugesendet werden, sind durch gesperrte Schrift bezeichnet.

Maine sendet
nach Portland, Me.
= Boston, Mass.

New-Hampshire
nach Portland, Me.
= Boston, Mass.
= New-York, N. Y.
= Albany, N. Y.

Vermont
nach Portland, Me.
= Boston, Mass.
= New-York, N. Y.
= Albany, N. Y.

Massachusetts
nach Portland, Me.
= Boston, Mass.
= Providence, R. I.
nach Hartford, Conn.
= New-York, N. Y.
= Albany, N. Y.

Rhode Island
nach Boston, Mass.
= Providence, R. I.
= New-York, N. Y.
= Hartford, Conn.

Connecticut
nach Boston, Mass.
= Providence, R. I.
= Hartford, Conn.
= New-York, N. Y.
= Albany, N. Y.

New-York
nach Albany, N. Y.
= New-York, N. Y.

Beutel für die sich abzweigenden Posten besorgt sein und die Postmeister dieser Aemter müssen die Sachen bereit haben, wenn die Postwagen kommen.

New-York sendet
nach Philadelphia, Pa.
= Northumberland, Pa.
= Erie, Pa.
= Buffalo, N. Y.

New-Jersey
nach New-York, N. Y.
= Philadelphia, Pa.

Pennsylvania
nach New-York, N. Y.
= Philadelphia, Pa.
= Baltimore, Md.
= Wheeling, Va.
= Pittsburgh, Pa.
= Erie, Pa.
= Buffalo, N. Y.
= Northumberland, Pa.

Delaware
nach Philadelphia, Pa.
= Baltimore, Md.

Maryland
nach Philadelphia, Pa.
= Baltimore, Md.
= Norfolk, Va.
= Washington, D. C.
= Wheeling, Va.

Virginia
nach Baltimore, Md.
= Washington, D. C.
= Norfolk, Va.
= Petersburg, Va.
= Abingdon, Va.
= Cumberland Gap, Ky.
= Maysville, Ky.
= Kanawha C. H., Va.
= Wheeling, Va.
= Pittsburgh, Pa.

Nord-Carolina
nach Petersburg, Va.
= Norfolk, Va.
= Raleigh, N. C.
= Charleston, S. C.
= Augusta, Ga.
= Ashville, N. C.
= Abingdon, Va.

Süd-Carolina
nach Petersburg, Va.
= Raleigh, N. C.
= Charleston, S. C.
= Savannah, Ga.
nach Augusta, Ga.
= Ashville, N. C.
= Yorkville, S. C.

Georgia
nach Augusta, Ga.
= Savannah, Ga.
= Columbus, Ga.
= Montgomery, Ala.
= Huntsville, Ala.
= Nashville, Tenn.
= Ashville, N. C.
= Yorkville, S. C.

Florida
nach Charleston, S. C.
= Savannah, Ga.
= Columbus, Ga.
= Montgomery, Ala.
= New-Orleans, La.

Ohio
nach Buffalo, N. Y.
= Erie, Pa.
= Pittsburgh, Pa.
= Wheeling, Va.
= Kanawha C. H., Va.
= Maysville, Ky.
= Cincinnati, Ohio.
= Columbus, Ohio.
= Indianopolis, Ja.
= Toledo, Ohio.
= Detroit, Mich.

Michigan
nach Detroit, Mich.
= Toledo, Ohio.
= Indianopolis, Ja.
= Chicago, Ill.

Indiana
nach Toledo, Ohio.
= Columbus, Ohio.
= Cincinnati, Ohio.
= Louisville, Ky.
= Vincennes, Ja.
= St. Louis, Mo.
= Chicago, Ill.
= Indianopolis, Ja.

Illinois
nach Chicago, Ill.
= Indianopolis, Ja.
= Vincennes, Ja.
= Shawneetown, Ill.
= St. Louis, Mo.

§. 83. Die Zahl der Briefe und der Betrag des Postgeldes ist in den geeigneten Abtheilungen der Postkarte einzutragen, welche gleichzeitig damit versendet wird, und nachdem die Karte im Kopfe überschrieben ist, muß dieselbe vom Postmeister datirt und unterzeichnet werden.

§. 84. Nachdem die Postkarte vollständig ausgefüllt ist, wird ihr Inhalt in die Rechnung für Postversendungen eingetragen, wobei der Name der Postanstalt (und des Staates, wenn es mehrere dieses Namens giebt), nach welcher die Briefe versendet wurden (werden sie einer Distributionsanstalt überschickt, der Name einer solchen Anstalt), anzugeben ist. Die umzuspedirenden und die am Orte zu bestellenden Briefe müssen in besondere Packete verpackt werden und jedes Packet muß von einer Courskarte (way bill — Frachtzettel) begleitet sein.

§. 85. Die Briefe sind bundweise zusammen zu legen, mit den Karten in Papier von tüchtiger Stärke zu verpacken und mit

---

Wisconsin sendet
nach Detroit, Mich.
= Chicago, Ill.
= St. Louis, Mo.

Iowa
nach Chicago, Ill.
= Indianopolis, Ja.
= St. Louis, Mo.

Missouri
nach Chicago, Ill.
= Indianopolis, Ja.
= Shawneetown, Ill.
= St. Louis, Mo.

Kentucky
nach Kanawha, Ill.
= Cumberland Gap, Ky.
= Nashville, Tenn.
= St. Louis, Mo.
= Shawneetown, Ill.
= Louisville, Ky.
= Cincinnati, Ohio.
= Maysville, Ky.

Tennessee
nach Cumberland Gap, Ky.
= Abingdon, Va.
= Ashville, N. C.
= Augusta, Ga.
= Montgomery, Ala.
= Huntsville, Ala.
= Tuscumbia, Ala.
= Memphis, Tenn.
= Shawneetown, Ill.
= Nashville, Tenn.
= Louisville, Ky.

Alabama
nach Augusta, Ga.
= Columbus, Ga.
= Montgomery, Ala.
= New-Orleans, La.
= Vicksburg, Miss.
= Memphis, Tenn.
= Tuscumbia. Ala.
= Nashville, Tenn.
= Huntsville, Ala.

Mississippi
nach Augusta, Ga.
= Montgomery, Ala.
= New-Orleans, La.
= Natchez, Miss.
= Vicksburg, Miss.
= Memphis, Tenn.
= Tuscumbia, Ala.

Arkansas
nach Louisville, Ky.
= Memphis, Tenn.
= Vicksburg, Miss.
= Natchez, Miss.
= New-Orleans, La.
= Natchitoches, La.
= St. Louis, Mo.

Louisiana
nach Vicksburg, Miss.
= Natchez, Miss.
= New-Orleans, La.
. Natchitoches, La.

Texas
nach Natchitoches, La.
= Galveston, Texas.

Bindfaden zu umschnüren. Sind für eine Postanstalt mehr Briefe vorhanden, als füglich in ein Packet eingelegt werden können, so sind sie in zwei oder mehre Bunde, welche zu numeriren sind, zu verpacken; die Postkarte ist der letzten Nummer beizulegen.

§. 86. Wenn die Briefpackete für alle die Postanstalten, nach denen Briefe zu versenden, auf diese Weise vollständig fertig sind, so sind sie in den dazu bestimmten Briefsack oder Säcke einzulegen, zu verschließen und dem Postillon zu übergeben.

§. 87. Postkarten müssen stets vollständig und deutlich mit dem Jahre, dem Monate und dem Tage des Monates bezeichnet sein, und in allen Fällen muß der Tag demjenigen Tage entsprechen, an welchem sie wirklich abgesendet werden oder bei einem regelmäßigen Postenlaufe abgesendet werden sollten, ohne Rücksicht auf den Tag, an welchem ihre Verpackung geschah.

Kap. 10.

Das Empfangen und Abfertigen der Posten.

§. 88. Ein Postmeister muß stets persönlich bereit oder durch seinen Assistenten vertreten sein, um die Post bei ihrer Ankunft zu empfangen und sie mit aller möglichen Schnelligkeit abzufertigen.

§. 89. Wo bei einer Postanstalt keine besondere Bestimmung wegen der Abfertigung der Post gegeben ist, sind nur sieben Minuten zum Austausch erlaubt.

§. 90. Wird die Post in einem Wagen, einer Kutsche oder in einer Kalesche befördert, so ist es des Führers Pflicht, sein Fuhrwerk so nahe an das Thor der Postanstalt zu fahren, als er kommen kann; es ist ihn aber nicht gestattet, seine Pferde zu verlassen, noch ist ihm erlaubt, das Felleisen auf den Erdboden zu werfen.

§. 91. Der Postmeister wird eine Post niemals über die festgesetzte Abfahrtsstunde, mit Ausnahme wegen einer influirenden Post, zurückhalten; in diesem Falle ist die Fahrzeit so zu beschleunigen, daß sie am Ankunftsorte mit andern wichtigen Posten in Verbindung kommt.

§. 92. Hat die Post sich aber nur wenige Minuten bei seinem Amte aufzuhalten, so müssen die Postsachen abgefertigt und bereits in die Briefsäcke verpackt sein, ehe die Post zur gewöhnlichen Zeit ankommt.

§. 93. Der Postmeister hat alle Packete, bei welchen er eine falsche Spedition bemerkt, anzuhalten und sie auf den richtigen Weg zu leiten.

§. 94. Bei dem Außenbleiben einer Post sind alle Packete mit der nächsten Gelegenheit zu befördern.

§. 95. Es ist unzulässig, Briefe in einem leinwandenen Sack ohne einen ledernen, mit Schloß versehenen, zu versenden.

§. 96. Niemand darf dem Postillon einen Briefsack überliefern, ohne daß er von dessen Verschluß überzeugt ist.

Kap. 11.

Das Oeffnen der Posten.

§. 97. Nach Ankunft der Post in irgend einer Postanstalt werden die an diese Postanstalt adressirten Briefpackete, und keine andern, geöffnet; in jedem derselben wird der Postmeister ein Verzeichniß des Inhalts, eine Postkarte (post bill) genannt, finden. Diese Karte ist mit dem Inhalte zu vergleichen, und stimmt Beides nicht überein, so ist der Betrag des Unterschiedes auf der Karte entweder mit zu wenig belastet (undercharged) oder mit zu viel belastet (overcharged) zu verzeichnen.

§. 68. Jeder Postmeister soll daher die empfangenen Briefe nachsehen und erforschen, ob das Porto auf den Briefen richtig verzeichnet, ob der richtige Portosatz angewendet ist; er hat dieselben zu berichtigen, falls er Irrthümer bemerkt, und den Betrag des Mehr oder Weniger auf der Karte zu bemerken.

§. 99. Wenn ein Postmeister Briefe vorfindet, welche nicht zu seinem Bestellkreise (delivery) gehören, ihm aber fälschlich zugesendet wurden, so wird er sie nach dem richtigen Orte befördern, in der Karte den weitergesendeten Betrag bemerken und die Briefe unter Angabe des Tages mit den Worten: „falsch gesendet und weiter befördert" (missent and forwarded) bezeichnen. Diese Briefe sind mit der ersten Post weiter zu senden.

§. 100. Beim Bearbeiten einer angekommenen Post ist es die Pflicht eines jeden Postmeisters das Franko zu streichen und das gesetzliche Porto zu erheben, wenn er der Meinung ist, oder gute Gründe hat anzunehmen, daß ein Brief unrechtmäßig frankirt worden ist; der Postmeister der ausliefernden Postanstalt ist bei Ausgabe eines solchen, für unrechtmäßig frankirt gehaltenen Briefes angewiesen, denselben mit dem gesetzlichen Porto zu belasten. Sollte später nachgewiesen werden, daß für einen solchen frankirten und mit Porto belegten Brief das Postgeld wirklich erhoben und berechnet worden war, so ist das Porto zurückzuerstatten und die bezüglichen Bemerkungen zu machen.

§. 101. Wenn nun diese Prüfungen angestellt worden sind, so kann der Postmeister die Briefe, Zeitungen u. s. w. ausliefern.

§. 102. Sind die Postkarten sorgfältig geprüft und für richtig befunden oder die Fehler entdeckt und verbessert worden, so hat jeder Postmeister den Inhalt derselben in die Rechnung für angekommene Posten (Account of mails received) einzutragen

und dabei den Namen der Postanstalt (und Staates, wenn sie außerhalb des seinigen liegt), von welcher jede Karte einging, zu bemerken.

§. 103. Jeder Postmeister soll den Betrag der unbezahlten Briefe so eintragen, wie derselbe in der Karte gestellt ist, gleichviel, ob derselbe richtig war oder geändert wurde. War ein Ansatz fehlerhaft und fällt die Benennung des Fehlers entweder unter zuwenig oder zuviel belastet, so wird durch die Eintragung der Differenz in den betreffenden zwei Rubriken der Fehler ausgeglichen.

§. 104. Alle durch die Post angekommenen Briefe müssen in die Rechnung für angekommene Posten eingetragen werden, wenn auch keine Postkarte sie begleitet, und es ist in der Rechnung dieser Umstand durch die Bemerkung, daß keine Karte ankam, zu bezeichnen.

§. 105. Briefe, welche durch die Post angekommen und durch den Postmeister richtig mit „bezahlt" oder mit dem Stempel „prepaid" (vorausbezahlt) gestempelt sind, müssen als bezahlte Briefe ausgeliefert werden, wenn sie auch in den Karten als unbezahlte eingetragen wurden. In solchen Fällen hat der Postmeister die nöthige Abänderung in der Postkarte zu bewirken, den Postmeister der absendenden Anstalt von dem Irrthume zu unterrichten und ihn zu bitten, die nöthige Abänderung in seiner Rechnung für abgehende Posten (Account of mails sent) zu machen. Wenn sich die Fehler wiederholen, so haben die Postmeister Anzeige zum Departement zu erstatten.

§. 106. Bei der Eröffnung des Briefsackes soll der Postmeister sorgfältig verfahren, damit keine Packete von Briefen oder Zeitungen, welche an sein Amt adressirt sind, darin verbleiben; ist sein Amt an einem Punkte, mit welchem Zweigposten verbunden sind, so wird er die Packete des Sackes vorsichtig prüfen, alle die für die Zweigposten bestimmten herausnehmen und ihnen ihren gehörigen Lauf mit frühester Beförderung anweisen. Wenn eine Vernachlässigung vorkam, so wird erwartet, daß der erste Postmeister, welcher dieselbe entdeckte, das falsch gesendete Packet zurückschicken und dem Departement die Umstände pflichtgetreu berichten wird.

Kap. 12.

Expeditionszeit für durchgehende Posten.

§. 107. Für das Aus- und Aufladen der Posten sind allen Postanstalten, für welche nicht eine besondere Zeit festgesetzt ist, sieben Minuten erlaubt, bei Eisenbahn- und Dampfbootrouten

aber darf kein größerer Aufenthalt stattfinden, als zur Uebergabe und Empfangnahme der Briefsäcke erforderlich ist.

Kap. 13.

Die Umspedirung.

§. 108. Die Distributionsämter (§. 81.) sind errichtet, um durch sie in der Uebersendung der Briefe und Packete nach entfernten Punkten Sicherheit und Regelmäßigkeit zu erlangen, und zu diesem Zwecke sind bei diesen Anstalten neben den gewöhnlichen postalischen Geschäften noch gewisse Arbeiten zu verrichten.

§. 109. Briefe, welche an ein solches Umspedirungsamt gesendet werden, dürfen bei keiner andern Postanstalt aufgehalten oder geöffnet werden; sollte dies aber doch geschehen, so sind sie in die Rechnung der ankommenden Posten für Vertheilung nicht einzutragen.

§. 110. Alle für Umspedirungsämter bestimmte Postkarten müssen nach den Anweisungen in Kap. 9., dem Inhalt gemäß, ausgefüllt und je nach den Umständen, entweder an die bestellende Postanstalt oder an das betreffende Umspedirungsamt gerichtet werden (§. 84). Diese Postkarten sind alsdann zu datiren und in der Rechnung der von dem Distributionsamte abgehenden Posten (Account of mails sent from the distributing office) einzutragen.

§. 111. Der Postmeister einer Distributionsanstalt darf die an ein besonderes Amt gerichteten Briefpackete weder öffnen noch distribuiren, wenn gleich sie sein Amt passiren.

§. 112. Wenn Briefe, welche direct nach der Postanstalt versendet werden sollten, nach welcher sie adressirt sind, an ein Umspedirungspostamt gerichtet werden, so wird der Postmeister einer solchen Anstalt den falsch spedirenden Postmeister ersuchen, sein Verfahren zu verbessern und ihn im Unterlassungsfalle wegen solcher Instructionsübertretung anzeigen.

§. 113. Alle Briefe und Packete müssen vor Abgang der Post umspedirt und bearbeitet werden und aus keinem Grunde ist ihre Versendung aufzuhalten.

Kap. 14.

Schlußzeit für Posten bei Distributionsämtern.

§. 114. Die großen Briefposten dürfen bei allen Distributionsämtern eine Stunde vor der bestimmten Abgangszeit geschlossen werden; alle andere Posten bei solchen Aemtern, sowie alle Posten bei den übrigen Postanstalten aber nur eine halbe Stunde vor der bestimmten Abfahrtszeit, wofern nicht der Abgang in die

Zeit zwischen 9 Uhr Abends und 5 Uhr früh fällt, in welchem Falle die Post 9 Uhr Abends geschlossen werden kann. — Acte von 1825. §. 11.

(Fortsetzung folgt.)

---

2. Ueber das Postvorschußwesen.

Unter „Postvorschuß, Postavance" ist zu verstehen die Vorausentnahme eines beliebigen Geldbetrags auf abgehende Briefe oder Packete durch den Absender von der Post, oder, mit anderen Worten, die von der Post an den Absender eines Briefes oder Packetes bewirkte Vorausbezahlung einer Geldsumme (der Kosten, Verläge oder sonstigen Forderungen), wodurch zugleich der Ausdruck: Vorschuß seine Erklärung erhält. Die Ausbezahlung des Postvorschusses ist zum größten Theile reine Privatsache der Postbeamten, und die Postverwaltungen pflegen eine Gewährleistung für bezahlten Postvorschuß nicht zu übernehmen. Es ist deshalb Sache des den Vorschuß auszahlenden Postbeamten, die Auszahlung des Vorschusses entweder sofort zu bewirken, oder bis zur erlangten Gewißheit über die erfolgte Ablösung von Seiten des Adressaten auszusetzen, oder von der Stellung eines sichern Bürgen abhängig zu machen, oder nach vorgängiger persönlicher Ueberzeugung des Werthes der Sendung zu gewähren, oder überhaupt zu verweigern. Die Summe, welche entnommen werden kann, ist theils unbeschränkt, theils auf einen gewissen Betrag (z. B. in Bayern in der Regel auf 10 Fl., nach dem Schweizer-Canton Aargau auf 16 Schweizerfranken oder 6 Thlr.) beschränkt. In und nach manchen Staaten (z. B. Oesterreich, nach Holland, Belgien, Polen u. s. w.) dürfen Postvorschüsse gar nicht gemacht werden.

Für das bei Auszahlung von Vorschüssen entstehende Risico, sowie für die Mühwaltung und, nach dem Wortlaute der badischen Postgesetzgebung, als Ersatz für das Postporto, welches durch die Nachnehmung der Postcasse entgeht, wird von der absendenden Postanstalt eine Gebühr (Procura- oder Provisionsgebühr) erhoben, welche gewöhnlich dem auszahlenden Postbeamten als ein Emolument verbleibt oder auch da, wo die Emolumente der Postbeamten fixirt sind oder gar nicht vorkommen, zur Postcasse gezogen wird. In Preußen wird die Procuragebühr zwischen der colligirenden und der distribuirenden Postanstalt getheilt, dergestalt, daß erstere $\frac{3}{4}$ und letztere $\frac{1}{4}$ dieser Gebühr bezieht. Wie sich von selbst versteht, ist die Procuragebühr in den verschiedenen deutschen Staaten sehr verschieden, wie wir weiter unten sehen werden.

Die natürliche Entstehung, sowie der Beginn und der Fortschritt einer Krankheit kann dagegen nur mit Hülfe zu diesem Behufe angestellter Beobachtungen ermittelt werden. Diese Beobachtungen müssen sich auf alle Erscheinungen erstrecken, welche Gegenstand der Sinne sind, und sie müssen mit der größten Genauigkeit und Sorgfalt angestellt werden. Sie müssen sich auf die Zeit erstrecken, in welcher die Krankheit noch nicht vorhanden war, und sie müssen fortgesetzt werden, bis die Krankheit vollständig beendigt ist. Sie müssen sich auf alle Veränderungen erstrecken, welche während dieser Zeit in dem Körper vorgehen, und sie müssen mit Hülfe der Sinne angestellt werden. Diese Beobachtungen sind nun die Grundlage, worauf die Heilkunde beruht, und sie sind es, welche die Heilkunde zu einer Wissenschaft machen. Sie sind es, welche uns die Ursachen der Krankheiten, ihre Entstehung, ihren Fortschritt und ihre Heilart kennen lehren. Sie sind es, welche uns in den Stand setzen, die Krankheiten zu verhüten, und sie sind es, welche uns in den Stand setzen, die Krankheiten zu heilen. Sie sind es, welche uns lehren, was in jeder Krankheit zu thun und was zu unterlassen ist, und sie sind es, welche uns lehren, was in jeder Krankheit nützlich und was schädlich ist. Sie sind es, welche uns lehren, was in jeder Krankheit Arzt und was Kranker zu thun hat.

Sie sind es, welche uns lehren, was in jeder Krankheit Arzt und was Kranker zu thun hat.

Die Verpflegung im Allgemeinen.

Einleitung.

Nehmen wir Krankheit und Genesungsfähigkeit, Heilmittel und Heilart als gegeben an, so ist es nothwendig, daß wir uns jetzt damit beschäftigen, wie wir die Kranken behandeln, und wie wir ihnen helfen, um sie wieder zu gesunden. Wir haben bereits gesehen, daß es nicht genügt, daß wir sie nur mit Heilmitteln versehen, sondern daß wir sie auch verpflegen müssen. Darauf beruht die Heilkunde, daß wir sie nicht

Will der Postbeamte am Abgangsorte diese Anzeige nicht abwarten, sondern den Vorschußbetrag früher, etwa gleich bei Einlieferung der Sendung, an den Absender auszahlen, so dürfen dazu nur die Mittel des Beamten, nicht die der königl. Casse in Anspruch genommen werden, und hat derselbe sich erst dann den Betrag aus der Postcasse erstatten zu lassen, wenn die Annahme-Anzeige eingegangen ist.

Für Vorschüsse wird, außer dem Porto, für die Sendung kein besonderes Porto erhoben, sondern eine Gebühr, welche

von 5 bis 15 Sgr. . . . . 1 Sgr.
über 15 Sgr., von halben zu halben Thalern
a) bis 10 Thlr. . . . . 1 Sgr.
b) und von da weiter . . . $\frac{1}{2}$ "

beträgt.

Die Theilung geschieht der Art, daß die colligirende Postanstalt $\frac{3}{4}$ und die distribuirende Postanstalt (ohne Ausnahme, sie sei Ober-Postamt, Postamt, Verwaltung, Expedition, Briefsammlung) $\frac{1}{4}$ dieser Gebühr bezieht. Bei Vorschüssen vom Auslande kommt nur $\frac{1}{4}$ der Procuragebühren pro distributione in Ansatz.

Die Theilung der Procuragebühren findet dann keine Anwendung, wenn die colligirende Postanstalt zugleich die distribuirende ist. In solchen Fällen, z. B. wenn Vorschußbriefe vom Orte der Aufgabe aus durch Land-Briefträger zu bestellen sind, steht der volle Betrag der gesetzlichen Procuragebühren der colligirenden Postanstalt allein zu.

Bei Zurücksendung von Vorschußbriefen fällt die Gebühr von $\frac{1}{4}$ bei der distribuirenden Postanstalt weg.

Für Steuergefälle, Scheingeld, ausländisches Porto, und für Anrechnung des Franko bei zurückgehenden Couverts (wegen unterlassener Francatur) wird keine Gebühr angesetzt.

Vorschußbriefe, mit herrschaftlichen Rubriken versehen, müssen bis zum nähern Ausweis über den portofreien Inhalt mit Porto belegt werden. Ergiebt sich bei dieser Ausweisung, daß der Inhalt wirklich portofrei ist, so verlieren die Postbeamten die Procuragebühr.

Briefe, Packete ꝛc., worauf Vorschüsse geleistet werden, dürfen ohne vorherige Berichtigung des Portos und der Vorschüsse dem Adressaten weder ausgehändigt, noch geöffnet, auch kann Niemand zur Einlösung gezwungen werden.

Händigt aber dennoch eine Postanstalt den Brief oder das Packet vor Entrichtung des Vorschusses aus, oder gestattet sie die Oeffnung des einen oder des anderen, so bleibt solche dem General-Postamte für den Betrag des Porto, und der colligirenden Postanstalt für den Betrag des Vorschusses und der Procuragebühr verhaftet. Ist der Vorschuß von einer königl. Behörde ein-

gezogen worden, so steht dem Adressaten frei, gegen Erlegung des Briefportos, den Brief einzusehen und den Vorschuß zurückzuweisen. Derselbe muß dann den Grund der Zurückweisung auf dem Briefe bemerken und letzteren der Postanstalt zur Rücksendung wieder aushändigen.

Die Behörde, welche den Brief abgesendet hat, ist in diesem Falle zur Erlegung der Procura, sowie des Portos verpflichtet. Für nachgewiesenermaßen ganz reine Staats-Angelegenheiten ist keine Procura zu erheben.

Wenn der Empfänger des Vorschußbriefes ein Conto hält, so muß von demselben eine schriftliche Erklärung gegeben werden, ob er den Brief annehmen will oder nicht. Dann erst wird der Vorschußbrief selbst, im Falle der Annahme, verabfolgt, im Weigerungsfalle aber sofort remittirt.

Die Enchartirung des Vorschuß-Recepisse muß tour und retour speciell erfolgen.

Die Procuragebühren sind, wie die Porto-Contogebühren, die Gebühren für Insinuation gerichtlicher Documente und der Antheil von der Chaussee-Geld-Einnahme, Emolumente der Cassirer, über welche genaue Notiz geführt werden muß.

Im Königreiche

Sachsen,

sowie in dem Herzogthum

Sachsen-Altenburg

ist den Postanstalten gestattet, auf Briefe oder Packereien den Absendern Postvorschüsse zu leisten, d. h. vorschußweise aus der Postcasse baare Zahlungen zu gewähren, um deren Betrag durch die Postanstalt des Bestimmungsorts vom Adressaten wieder einziehen zu lassen. Die Postvorschußleistung findet jedoch überhaupt nur auf Rechnung und Gefahr der Vorstände der Postanstalten und beziehendlich Cassirer statt, so daß eine diesfallsige Gewähr und Vertretung von Seiten der Postverwaltung nicht übernommen wird.

Die Entnahme von Postvorschuß soll jedoch auf die von inländischen Behörden gegenseitig zu fordern habenden Gebühren und Verläge nicht ausgedehnt werden, welche Beschränkung aber sich nicht auf die Forderungen inländischer Behörden und Gerichte an ausländische erstrecken soll. Namentlich ist die Leistung von Postvorschüssen an Privatpersonen, Behörden gegenüber, untersagt. Den Kreisdirectionen und Appellationsgerichten, den Behörden der directen Steuern, und dem an die Stelle der Juristen-Facultät getretenen Spruch-Collegium zu Leipzig, sowie, was das Herzogthum Altenburg betrifft, der dortigen Landesregierung,

dem Landes-Justizcollegium und den für die directen Steuern bestehenden Behörden ist jedoch die Entnahme der Kosten und Verläge durch Postvorschuß nicht nur gegen Privatpersonen, sondern auch gegen öffentliche Behörden verstattet.

Postvorschüsse auf Privatsendungen nach den k. k. österreichischen Staaten und auf Briefe und Postsendungen nach dem Königreiche Polen, sowie nach Belgien und Holland dürfen nicht gemacht werden, indem deren Annahme und Eincassirung von den Postanstalten der genannten Staaten verweigert wird. Nach dem Schweizer-Canton Aargau sind Postvorschüsse nur bis zum Betrage von 16 Schweizerfranken oder 6 Thlr. zulässig. Auch ist es den Postanstalten von der Behörde als nicht räthlich bezeichnet worden, auf Sendungen, welche die Reisepässe oder sonstigen Legitimationspässe der Vorschuß-Entnehmer selbst enthalten und an deren eigene Adresse gerichtet sind, Postvorschuß auszuzahlen.

An Procuragebühren dürfen angesetzt werden:

1) bei den an Ober- und Mittelbehörden geleisteten Postvorschüssen 15 Pfennige (1½ Ngr.) von jedem Thaler;
2) bei den an andere Behörden und an Privatpersonen geleisteten Postvorschüssen:
   a. für Vorschußbeträge unter und bis mit 5 Thlr., 25 Pfennige (2½ Ngr.) von jedem Thaler, und
   b. für dergleichen Beträge über 5 Thlr., 15 Pfennige von jedem Thaler über 5 Thlr.;
3) für Groschenbeträge unter 1 Thlr. und für überschießende Groschenbeträge bis mit 15 Ngr. (½ Thlr.) die Hälfte, und über 15 Ngr. das Ganze der vorstehenden Sätze.

War der Vorschuß bei der Aufgabe nicht sogleich geleistet, sondern derselbe nur für den Fall der Annahme und Ablösung des Vorschußbriefes ꝛc. zugesichert worden, so darf, wenn der letztere unabgelöst zurückkommt, nur eine mäßige Vergütung, und zwar höchstens die Hälfte der vorbemerkten Sätze, als Procuragebühr, erhoben werden, und es ist solchenfalls der Absender jedes Mal gleich bei der Aufgabe von dem Betrage dieser ermäßigten Procuragebühr eventuell in Kenntniß zu setzen, somit aber die Absendung oder Zurückhaltung des fraglichen Briefes ꝛc. mit Vorschußberechnung noch in seine Entschließung zu stellen.

Die Procuragebühren sind ein Emolument für die Postbeamten.

Nach den

im Königreiche Bayern

bestehenden speciellen Vorschriften werden Vorschüsse gegeben und mit Zurechnung einer Procuragebühr von 3 Kr. von jedem Gulden ausschließlich in Auslage nachgenommen:

1) an königliche Stellen und Behörden für Taxen und Sportel-Gebühren und das Porto in Parteisachen;
2) an angesessene Aufgeber von Frachtstücken für Spesen bis zum dritten Theile des Werthes und in der Regel nicht über 10 Fl.

Nach dem Inlande und dem fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postbezirke dürfen übrigens auf dergleichen Sendungen auch höhere Vorschüsse angenommen werden, die Bezahlung derselben kann jedoch von dem Aufgeber erst dann angesprochen werden, wenn ein von der Post mit der Sendung abgefertigter Spesenschein mit der Erklärung des Empfängers zurückgekommen ist, daß die Nachnahme angenommen wurde.

Für die Abfertigung eines solchen Spesenscheines hat der Aufgeber dieselbe Gebühr, wie für einen Aufgabsschein (4 Kr.) zu entrichten.

Im Falle der Nichtannahme hat der Aufgeber nicht allein den Vorschuß, wenn er solchen bereits empfangen hat, sondern auch das Porto für die Hin- und Zurücksendung, sowie die Gebühr für den Vorschuß nebst den allenfallsigen fremden Auslagen zu ersetzen.

3) Für die Frachtstücke, welche durch Boten aufgegeben werden, wird letzteren die dafür anzusprechende Transportgebühr von der Postanstalt vorschußweise vergütet und diese gleichfalls, jedoch ohne Procuragebühr, dem Adressaten in Auslage zugerechnet.

In Hannover

sind die Postbeamten nicht verpflichtet, Vorschüsse auf Briefe und sonstige Postsendungen zu leisten, und bleibt es ihnen vielmehr überlassen, ob sie solche Vorschüsse aus ihren Mitteln und auf ihre eigene Gefahr leisten wollen, und zwar gleich baar oder mittelst einer nach höchstens 5 Wochen einzulösenden Promesse.

Für solche Vorschüsse sind die Postbeamten an Procuragebühr zu erheben berechtigt:

bei Summen bis ½ Thlr.	½	gGr.
über ½ = bis 1 Thlr. . . .	1	=
und so fort bis 10 Thlr. für jeden halben Thlr.	½	=
Dann		
bei Summen über 10 Thlr., von jedem Thlr. .	½	=
mithin bis 20 Thlr.	15	=
über 20 Thlr. bis zu jeder Summe	16	=

Diese Procuragebühr ist von dem Vorschußnehmer zu entrichten, wenn der Vorschußbrief ꝛc. vom Adressaten nicht angenommen wird, und demnach der Vorschuß oder die Promesse über selbigen zurückzugeben ist.

Vorschußbriefe ꝛc. von sonst portofreien Behörden und Personen, sowie an solche sind portopflichtig.

In Würtemberg

ist den Postämtern gestattet, daß von Postwagenstücken die eigentlichen Auslagen für Zoll, Fracht ꝛc. den bekannten und verlässigen Versendern, jedoch nur gegen Schein ersetzt, keineswegs aber der Werth der ganzen Aufgabe respective vergütet oder vorgeschossen werde. Diesen von dem Aufgeber eines Poststücks, für welches eine Auslage oder die Spesen ausbezahlt wird, auf einem halben Bogen auszufertigenden Quittungsschein über die vergütete Auslage hat das Postamt in der Postwagen-Karte gleich nach der Nummer des Auslage-Stücks einzuschreiben, auch die Quittung selbst den Karten beizulegen.

Ueberdies ist die Ausbezahlung von Postvorschüssen als Ersatz für Portoauslagen ꝛc. bis zum Belaufe von einem Gulden auch auf die Briefpost-Aufgaben der königl. Stellen, der Stadt- und Landschultheißen-Aemter, der Oberamts- und Gemeindepflegen, den Wittwenpensions-Cassen zu Tübingen, Stuttgart und Ulm, sowie der Casse des würtembergischen Creditvereins zugestanden, jedoch nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalte der Verpflichtung besagter Stellen zum Rückersatz des empfangenen Postvorschusses für den Fall der Verweigerung der Annahme eines mit einem solchen Postvorschuß belasteten Schreibens von Seite der betreffenden Adressat-Stelle.

Großherzogthum Baden.

Auf leere Briefe und Schriftenpackete ohne Werth sind auf Verlangen von den großherzogl. Postanstalten Nachnahmen aus der Postcasse auszubezahlen, deren Betrag jedoch für jedes einzelne Stück drei Gulden nicht übersteigen darf. Solche Briefe und Schriftenpackete dürfen ausschließlich nur mit der Fahrpost versendet werden, sind jedoch dessenungeachtet bis zum Gewichte von 8 Loth mit der Briefportotaxe zu belegen, wobei nach dem bei der Briefpost bestehenden Grundsatze bei etwaiger Retoursendung solcher Briefe für die Retour keinerlei Portotaxe in Anwendung zu kommen hat.

Auf Waarenpackete oder eigentliche Fahrpost-Sendungen von Werth dürfen Nachnahmen bis zum Betrage von zwanzig Gulden auf ein Stück bezahlt werden.

Solche Nachnahmen auf leere Briefe und Valor-Stücke können nur bei Sendungen stattfinden, welche nach dem Umfange der deutschen Bundesstaaten (mit Ausnahme von Oesterreich) und nach der Schweiz adressirt sind. Bei Sendungen nach dem Cantone Aargau tritt jedoch hinsichtlich des Betrags die Beschränkung auf

16 Schweizerfranken oder 10 Fl. 40 Kr. ein. Auf Briefe und Fahrpost-Sendungen nach dem Königreiche Polen dürfen keine Nachnahmen vollzogen werden. Nach Frankreich finden Nachnahmen nur auf Valorpackete, nicht aber auch auf leere Briefe und Schriftenpackete statt, indem letztere überhaupt nicht mit der Fahrpost nach Frankreich versendet werden dürfen. — Auf Poste restante-Stücke können in keinem Falle Nachnahmen stattfinden.

Die Summe des wahrzunehmenden Betrags muß jedes Mal auf der Adresse der betreffenden Sendung in Worten ausgedrückt sein.

Für solche Nachnahmen sind als Ersatz für das Postporto, welches durch die Nachnehmung der Postcasse entgeht, sowie für die damit verbundene Bemühung nachstehende Gebühren von dem Aufgeber sogleich bei der Aufgabe zu bezahlen, und zwar

bei einem Nachnahmsbetrage bis 20 Kreuzer ein Kreuzer,
" " " = 40 " zwei "
" " " = 1 Gulden drei "

und so fort von jedem weiteren Gulden drei Kreuzer. Wenn das aufgegebene, mit Nachnahme belastete Stück als unbestellbar zurückkommt, so wird die bezahlte Provisionsgebühr nicht zurückvergütet.

Der Betrag der Nachnahme ist dem Aufgeber nicht sogleich bei der Aufgabe, sondern gegen Aushändigung des nachstehend erwähnten Nachnahmescheines erst alsdann auszubezahlen, wenn von Seiten der Abgabs-Postanstalt die Anzeige eingegangen ist, daß die Nachnahme von dem Adressaten angenommen und bezahlt worden sei.

Dem Aufgeber ist anstatt des baaren Betrags ein gedruckter Schein [Nachnahmeschein[1])] auszustellen, der Sendung selbst aber ein weiterer gedruckter Zettel [Nachnahmezettel[2])] mitzugeben und

---

1) Formular zu einem

Nachnahmeschein.

Daß für ein
unterm heutigen an in
versendete die darauf angerechnete Nachnahme von Gulden Kreuzer, nach Eintreffen der Benachrichtigung von der geschehenen Annahme gegen Rückgabe dieses Scheines zu empfangen hat, wird hiermit bescheinigt.

den ten 184

Großherzogliche Post . . . .

Obigen Nachnahmebetrag mit Gulden Kreuzer, von dem Großherzoglichen Post . . . . bescheinigt, unterm heutigen empfangen zu haben

den ten 184

2) Formular zu dem

Nachnahmezettel.

D Post zu wird anmit ersucht, hierunter zu bemerken, ob die mit heutiger Post dahin abgehende, an abressirte Fahrpostsendung, auf welcher Fl. Kr.

unter eigener Nummer in dem Manual und der Fahrpostkarte einzutragen, welchen die Abgabspost nach erfolgter Bezahlung, mit der erforderlichen Benachrichtigung versehen, entweder mit der Briefpost recommandirt, oder mit der Fahrpost, und zwar in der Fahrpostkarte eingetragen, zurückzusenden hat. — Diese gedruckten Scheine und Zettel werden auf Kosten der Postcasse angeschafft und von dem Controlbureau auf Verlangen abgegeben.

Die für die Nachnahme zu erhebende Provision ist ohne Ausnahme von allen großherzogl. Postanstalten, welchen der Bezug der Dienst-Emolumente nicht contractmäßig zugesichert ist, für die Postcasse in Einnahme zu verrechnen. Ueber die Nachnahme ist nach dem untenstehenden Formular[3]) ein besonderes Buch am Schalter zu führen. Die Rubriken 1—5 und 9 werden sogleich bei der Aufgabe, die Rubrik 6, sobald das Stück in dem Manual eingetragen ist, die Rubrik 7, wenn der Nachnahmezettel zurückkommt, und die Rubrik 8, sobald die Nachnahme ausbezahlt wird, ausgefüllt. Die Nachnahmescheine und Nachnahmezettel sind nach Ausbezahlung und Quittirung des Nachnahmebetrags, bei der

---

Nachnahme haftet, von dem Adressaten angenommen und der Nachnahmebetrag bezahlt worden ist, oder nicht.

den ten 184

Großherzogl. Post . . . .

Die oben bezeichnete Sendung ist am ten 184 dahier angekommen, von dem Adressaten angenommen, auch die Nachnahme im Betrage von Fl. Kr. bezahlt worden.

den ten 184

Großherzogl. Post . . . .

(Auf die Rückseite:)

Nachnahmezettel von nach

zurück

nach

3) **Nachnahmebuch.**

1.	2.	3.	4.		5.		6.	7.	8.	9.	
Nummer.	Tag der Aufgabe.	Adressant.	Adressat.		Betrag der Nachnahme.		Nummer und Bezeichnung der Fahrpostkarte.	Ankunft der Benachrichtigung über die Annahme oder Zurückweisung der Nachnahme.	Datum der Auszahlung der Nachnahme.	Betrag der Provisionsgebühr.	
			Name.	Wohnort.	Fl.	Kr.				Fl.	Kr.

Schaltercontrole in Aufrechnung zu bringen, wobei sie als Belege dienen.

Die Nachnahme darf in der Fahrpostkarte niemals zu anderen Postporto-Auslagen geschlagen werden, sondern ist in einer eigenen Linie unter dem betreffenden Stücke mit dem Beisatze „Nachnahme" in der Auslagenrubrik anzusetzen und durch das Zeichen } mit der oberen Linie zu verbinden. In derselben Linie ist sodann auch die dem Aerar zu verrechnende Provision, in der Rubrik für inländisches Franko anzusetzen, wenn gleich etwa das Postporto für das betreffende Stück bei der Abgabe zu bezahlen und zu verrechnen wäre.

Die mit Nachnahme belasteten Sendungen dürfen ohne vorherige Berichtigung dem Adressaten weder ausgehändigt, noch von ihm geöffnet werden. Wenn die Annahme verweigert wird, so muß bei den inländischen Postanstalten deren Rücksendung längstens innerhalb vierzehn Tagen von der Ankunft an, sowie im gleichen Termine auch die Rücksendung des erwähnten Nachnahmezettels, mit der Benachrichtigung von der erfolgten Bezahlung der Nachnahme, stattfinden. Bei Sendungen, welche durch Boten in auswärtigen Orten zu bestellen sind, darf die obige Benachrichtigung jedenfalls erst dann gegeben werden, wenn der Bote am folgenden Botengange die geschehene Bestellung und Bezahlung der Nachnahme angezeigt hat.

Diejenige Postanstalt, welche einen solchen Gegenstand vor Entrichtung der Gebühren aushändigt, die Eröffnung gestattet oder den Termin zur Zurücksendung versäumt, bleibt für die Folgen davon haftbar.

Diejenigen Postbeamten, welche höhere Nachnahmen, als die oben festgesetzten Summen gestatten, verfallen in eine Geldbuße von 5 Gulden.

(Fortsetzung folgt.)

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Braunschweig.

Bekanntmachung.

Zur weiteren Beschleunigung der Abgabe der bei dem herzoglichen Hof-Postamte hieselbst eingehenden an Bewohner der hiesigen Stadt adressirten Correspondenz wird die Abfertigung der Briefträger zu den täglich sechsmaligen Distributionen bei regelmäßigem Eintreffen der Posten und Eisenbahn-Postzüge von jetzt an in folgender Weise stattfinden:

zur 1. Distribution um 7 Uhr Morgens
" 2. " " 9 " "
" 3. " " 11 " Vormittags
" 4. " " $2\frac{1}{2}$ " Nachmittags
" 5. " " $5\frac{1}{2}$ " "
" 6. " " $7\frac{1}{2}$ " Abends.

Die mit dem täglich letzten Eisenbahn-Postzuge von Magdeburg (Berlin-Leipzig) eintreffenden Briefe werden demnach in der Regel noch an demselben Abend zur Bestellung kommen.

Ausnahmsweise finden Sonntags nur 5 Distributionen und zwar: um 8 Uhr Morgens,
" 11 " Vormittags,
" $2\frac{1}{2}$ " Nachmittags,
" $5\frac{1}{2}$ " Abends,
" $7\frac{1}{2}$ " "
statt und zwar die letzte Abend-Bestellung nur für diejenige Correspondenz von der Magdeburg-Berlin-Leipziger Eisenbahnpost, welche auf der Adresse durch irgend eine verständliche Bemerkung zur eiligen Abgabe empfohlen ist.

Die Abholung der Correspondenz aus den Stadtpost-Briefkasten wird nunmehr auch täglich fünf Mal, statt bisher vier Mal, erfolgen und zwar:

Morgens	von	$5\frac{3}{4}$	bis $6\frac{1}{2}$	Uhr,
Vormittags	"	$10\frac{1}{4}$	" 11	"
Nachmittags	"	$12\frac{1}{2}$	" $1\frac{1}{4}$	"
"	"	4	" $4\frac{3}{4}$	"
Abends	"	6	" $6\frac{3}{4}$	"

Die für die Stadt bestimmten Briefe erhalten ihre Bestellung nach Maßgabe der Zeit der Aufgabe resp. der 1., 3., 4., 5. und 6. Distribution.

Uebrigens bleiben die zeitherigen Einrichtungen rücksichtlich der Ausgabe und extraordinären Bestellung der Correspondenz nach wie vor außerdem bestehen. Es kann mithin die Correspon-

benz nach vorgängiger schriftlicher Erklärung von den Adressaten oder durch legitimirte Boten bei der Ausgabe-Expedition des Hof-Postamts (im Postgebäude in der Stadt) täglich fünf Mal und zwar: Morgens $8\frac{1}{2}$ Uhr,
Nachmittags $2\frac{1}{2}$ "
" $3\frac{1}{2}$ "
" 5 "
Abends $7\frac{3}{4}$ "
in Empfang genommen werden; es soll auch wie bisher die Ausgabe-Expedition länger als bis 8 Uhr Abends geöffnet bleiben, wenn etwa in Folge verspäteten Eintreffens der Abend-Eisenbahnzüge die damit eingegangenen Postgegenstände bis $7\frac{3}{4}$ Uhr Abends nicht zur Stadt haben geschafft werden können. Es kann ferner in einzelnen Fällen die Abholung der Correspondenz bei der zweiten Abtheilung des Hof-Postamts auf dem Eisenbahnhofe bis 9 Uhr Abends stattfinden, wenn die Abholer dem betreffenden Postbeamten bekannt oder die Boten mit Legitimation gehörig versehen sind.

Es werden ferner diejenigen Briefe, welche auf der Adresse zur eiligen Bestellung durch irgend eine verständliche Bezeichnung von dem Absender empfohlen sind und die der vorgerückten Tageszeit wegen durch die Briefträger an demselben Abend nicht mehr haben bestellt werden können, durch expresse Boten gegen Vergütung eines Extra-Bestellgeldes von resp. $\frac{1}{2}$ und $\frac{3}{4}$ gGr., je nach der Entfernung der Wohnung des Adressaten von dem Post-Dienstlocale bestellt werden.

Zu möglichster Beschleunigung der Briefbestellung ist es übrigens im Interesse des correspondirenden Publikums wünschenswerth, daß die Briefträger bei ihrem Geschäfte thunlichst schnell abgefertigt und nicht länger aufgehalten werden, als es zu dem etwaigen Quittiren über Geld- oder recommandirte Briefe, sowie zur Berichtigung des Porto's unumgänglich nöthig ist.

Braunschweig, den 8. Februar 1848.

Herzoglich Braunschweig-Lüneburgisches Hof-Postamt.

Post-Convention zwischen Dänemark und Schweden.

Nachdem Se. Majestät der König von Dänemark und Se. Majestät der König von Schweden und Norwegen, um die nachbarlichen und freundschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern möglichst zu fördern und zu befestigen, übereingekommen sind, durch eine neue und vollständige Postconvention die Postverbindung zwischen denselben auf einer vortheilhafteren und für den Verkehr günstigeren Grundlage als es bisher der Fall gewesen zu ordnen, haben die unterzeichneten dazu Bevollmächtigten, nämlich:

von Seiten
Sr. Majestät des Königs von Dänemark
der Generalpostdirector,
Graf Otto Sophus Danneskjold-Samsöe,
Großkreuz des Dannebrog und des königl. schwedischen Nordstern-Ordens, Ritter des königl. preußischen rothen Adler-Ordens, zweiter Classe mit Stern;

sowie von Seiten
Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen
der Oberpostdirector,
Freiherr Hugo Hamilton,
Kammerherr und Ritter des kaiserl. russischen St. Stanislausordens erster Classe,

nachdem sie einander ihre Vollmachten mitgetheilt und selbige in vollständiger Ordnung befunden haben, folgende

Post-Convention zwischen den Königreichen Dänemark und Schweden

vereinbart und abgeschlossen, wodurch alle früheren, auf die in Rede stehenden Verhältnisse bezüglichen Bestimmungen, namentlich die Conventionen vom 16. April 1814, 16. Febr. 1832, $\frac{\text{22. Septbr.}}{\text{28. Octbr.}}$ 1843 und $\frac{\text{12. März}}{\text{21. April}}$ 1847, betreffend eine erweiterte Frankirungsfreiheit, widerrufen und aufgehoben werden.

I. Auswechselung und Beförderung der Correspondenz.

Artikel 1.

Die Auswechselung der Correspondenz geschieht durch die Grenzpost-Comptoire in Dänemark und Schweden, zwischen welchen ein directer einseitiger oder gegenseitiger Postengang besteht, oder etwa eingerichtet werden möchte, sowie durch das dänische Ober-Postamt und das schwedische Ober-Postcommissariat in Hamburg.

Doch sollen, zur Beschleunigung der Expedition, Transitbriefe vermittelst directer Karten zwischen dem Grenzpost-Comptoire desjenigen der beiden Länder, von wo sie abgesandt werden, oder wohin sie bestimmt sind, und dem Post-Comptoir in dem andern Lande, von wo die Post nach dem Auslande abgeht, oder wo dieselbe ankommt, ausgewechselt werden; so sollen z. B. Briefe zwischen Schweden und England directe zwischen dem betreffenden schwedischen Grenzpost-Comptoir und Altona, oder eventualiter Glückstadt, falls die englische Post in Zukunft über diese Stadt befördert werden sollte, oder auch Kopenhagen, insoweit die Ver-

sendung mit den Dampfschiffen stattfindet, welche diese Stadt auf dem Wege von da nach England anlaufen, kartirt werden; und auf dieselbe Weise sollen Briefe zwischen Dänemark und Norwegen, welche durch Schweden befördert werden, directe zwischen dem betreffenden dänischen Grenzpost-Comptoir und Strömstad kartirt werden.

Artikel 2.

Die Briefe werden nach Stückzahl und generell kartirt, so daß sowol die Anzahl als auch das Porto der Briefe, auf welchen nach ihrem in einer besonderen Rubrik aufgeführten Gewicht gleiches Porto haftet, nur summarisch auf den Karten angeführt wird.

Von dieser Regel sind recommandirte Briefe ausgenommen, welche stets jeder für sich und mit Angabe des Namens des Adressaten kartirt werden sollen.

Von den Karten wird nur ein Exemplar ausgefertigt, und sollen dieselben mit einer durch das ganze Jahr hindurch fortlaufenden Nummer versehen werden.

Falls die Briefe bei der Conferirung mit den Karten nicht übereinstimmen, ist das absendende Post-Comptoir mit umgehender Post hierauf aufmerksam zu machen.

Artikel 3.

Jeder Brief soll am Abgangsorte mit dem Namen des Post-Comptoirs und dem Abgangstage gestempelt werden, und Transitbriefe außerdem auch auf dem fremden Post-Comptoir, von welchem sie expedirt werden.

Artikel 4.

Briefe, welche von und nach Schweden nach und von dem schwedischen Ober-Postcommissariat in Hamburg versandt werden, sollen dagegen directe zwischen dem gedachten Ober-Postcommissariat und den schwedischen Grenzpost-Comptoiren kartirt werden, und zwar auf Duplicatkarten, wovon das erste dänische Post-Comptoir, an welches die Briefe abgeliefert werden, nachdem dieselben conferirt und gestempelt worden, das eine Exemplar behufs der Abrechnung behält.

Briefe, welche zwischen Schweden und dem schwedischen Ober-Postcommissariat in Hamburg über Lübeck versandt werden, sollen ebenfalls directe nach und von Schweden auf Duplicatkarten kartirt, und von dem dänischen Ober-Postamte in Hamburg, welches das eine Exemplar dieser Karten behufs der Abrechnung behält, expedirt und gestempelt werden.

Sollte das schwedische Postwesen wünschen, daß ein Theil seiner Correspondenz mit dem Auslande über Hamburg von dem

dortigen dänischen Ober-Postamte directe den betreffenden ausländischen Post-Comptoiren zugestellt werde, um dieselbe, soweit derartige Conventionen mit dem Auslande bestehen, für dasselbe Porto, welches dänische Briefe bezahlen, versenden zu können, so soll Dies demselben freistehen.

Artikel 5.

Briefe von Dänemark werden für dänische Rechnung bis zum ersten schwedischen Grenzpost-Comptoir befördert, und Briefe von Schweden für schwedische Rechnung bis zum ersten dänischen Grenzpost-Comptoir.

Sollte eine der Postverwaltungen mit Dampf- oder Segelschiffen die Post nach einem von der Grenze entfernteren Hafen bringen und von da abholen, so soll dadurch keine Veränderung in den in dieser Convention festgesetzten Bestimmungen eintreten.

Wenn Briefe an das betreffende Grenzpost-Comptoir abgeliefert sind, sollen sie stets, soweit möglich, ohne Aufenthalt expedirt, und mit den Posten versandt werden, welche sie am schnellsten an ihren Bestimmungsort bringen.

II. Internationale Correspondenz.

Artikel 6.

Briefe zwischen Dänemark und Schweden können entweder ganz frankirt oder ganz unfrankirt sein. Theilweise Frankirung kann nicht stattfinden.

Hiervon sind Geldbriefe, welche in Dänemark nur mit der Frachtpost versandt werden können, ausgenommen; diese müssen stets bis zur Grenze frankirt und mit einer Angabe der darin enthaltenen Summen versehen sein.

Artikel 7.

Das Porto für einen einfachen Brief zwischen Dänemark, den Herzogthümern Schleswig, Holstein (mit Ausnahme Altonas) und Lauenburg einerseits und Schweden andererseits, wird auf im Ganzen 27 Reichsbankschilling oder 18 Schilling Banco, wovon 13½ Reichsbankschilling oder 9 Schilling Banco der dänischen, und eben so viel der schwedischen Postcasse zufallen, festgesetzt.

Von diesem allgemeinen und gleichförmigen Porto werden jedoch folgende Ausnahmen gemacht:

1) Für einen einfachen Brief von und nach Helsingör nach und von Schweden, mit Ausnahme von Schonen, werden 22½ Reichsbankschilling oder 15 Schilling Banco bezahlt, wovon 9 Reichsbanksch. oder 6 Sch. Banco der dänischen, und 13½ Reichsbanksch. oder 9 Sch. Banco der schwedischen Postcasse

zufallen. Für einen einfachen Brief von und nach Helsingborg nach und von Dänemark, mit Ausnahme von Seeland, wird gleichfalls ein Porto von 22½ Reichsbanksch. oder 15 Sch. Banco bezahlt, wovon 13½ Reichsbanksch. oder 9 Sch. Banco der dänischen, und 9 Reichsbanksch. oder 6 Sch. Banco der schwedischen Postcasse zufallen.

2) Für einen einfachen Brief zwischen Seeland und Schonen werden 18 Reichsbanksch. oder 12 Sch. Banco bezahlt, welche zwischen beiden Postcassen gleichmäßig getheilt werden.

3) Für einen einfachen Brief zwischen Helsingör und Helsingborg und directe zwischen Kopenhagen und Malmö werden 6 Reichsbanksch. oder 4 Sch. Banco bezahlt, welche gleichfalls gleichmäßig zwischen beiden Postcassen getheilt werden.

Falls Briefe zwischen Bornholm und dem übrigen Dänemark durch Schonen befördert werden sollten, wird Schweden sich für diese Beförderung ein gleiches Porto wie für Briefe von Schonen nach Seeland berechnen, nämlich 6 Sch. Banco für den einfachen Brief.

Das Zulageporto, welches unabhängig von den conventionsmäßigen Verhältnissen für recommandirte Briefe festgesetzt ist oder etwa noch festgesetzt werden möchte, wird in jedem der beiden Länder von den respectiven Absendern und Empfängern erhoben, ohne zur Abrechnung zwischen den Postverwaltungen zu kommen.

Artikel 8.

An Porto für die im Artikel 7 erwähnten dänischen und schwedischen Briefe wird berechnet:

bis zu ¾ Loth Cölnisch Gewicht incl. einfaches Porto

über	¾	=	bis 1 Loth	=	1½	=
=	1	=	= 1½	=	=	2	=
=	1½	=	= 2	=	=	2½	=
=	2	=	= 2½	=	=	3	=

und so ferner für jedes halbe Loth Gewicht mehr die Hälfte des einfachen Briefporto mehr.

III. Transitbriefe.

Artikel 9.

Transitbriefe durch Dänemark und Schweden können, soweit die mit anderen Ländern bestehenden Postconventionen dies gestatten, sowol ganz frankirt als ganz unfrankirt versandt werden. Frankirung bis zur Grenze kann nicht stattfinden.

Wieweit Frankirungsfreiheit für die Beförderung solcher Briefe nach anderen Ländern erlaubt, und welches Porto für diese Beförderung zu bezahlen ist, richtet sich nach den zwischen Dänemark

oder Schweden und den betreffenden fremden Ländern geltenden Bestimmungen.

Die nach diesem Artikel erforderlichen Aufklärungen über die Correspondenz nach anderen Ländern sollen gegenseitig mitgetheilt werden.

Artikel 10.

Das gesammte dänische und schwedische Porto für einen einfachen Brief, welcher von oder nach Schweden auf irgend einem Wege über Dänemark nach oder vom Auslande oder Altona befördert wird, wird zu 36 Reichsbankschilling oder 24 Schilling Banco oder 11¼ Lübschilling festgesetzt, wovon 6 Lübschilling oder 19⅕ Reichsbankschilling der dänischen, und 5¼ Lübschilling oder 11⅕ Schilling Banco der schwedischen Postcasse zufallen.

Für einen einfachen Brief, welcher zwischen Schweden und Hamburg oder Altona über Lübeck versandt wird, ist gleichfalls ein Porto von 11¼ Lübsch. oder 24 Sch. B. zu bezahlen, wovon 6 Lübsch. dem dänischen Postwesen zufallen.

Wenn diese Briefe in Travemünde abgeliefert und entgegengenommen werden, soll das Porto, welches für die Beförderung derselben zwischen Travemünde und Lübeck an Lübeck etwa zu erlegen ist, von dem dänischen Postwesen bezahlt werden.

Artikel 11.

Für Briefe von und nach Norwegen, welche über Dänemark nach oder vom Auslande oder Altona in Verbindung mit den schwedischen Posten befördert werden, wird das dänische und schwedische Transitporto zusammen auf 13¼ Lübsch. festgesetzt, wovon 8 Lübsch. der dänischen, und 5¼ Lübsch. der schwedischen Postcasse zusallen.

Artikel 12.

Für Briefe zwischen Dänemark (Altona ausgenommen) und Norwegen, welche über Schweden befördert werden, beträgt wie für internationale Briefe das gesammte dänische und schwedische Porto 27 Reichsbanksch. oder 18 Sch. B., wovon einer jeden der briden Postcassen die Hälfte zufällt.

Für einen einfachen Brief zwischen Dänemark und Preußen, welcher durch Schweden transitirt, werden an schwedischem Transitporto 39 Reichsbanksch. oder 26 Sch. B. erlegt.

Artikel 13.

Für alle in den Artikeln 10, 11 und 12 erwähnten Briefe gilt die im Artikel 8 bestimmte Gewichtsprogression ebenfalls.

Artikel 14.

Für Briefe zwischen Dänemark und Finnland und Rußland, welche durch Schweden transitiren, wird das dänische Porto zu 18 Reichsbanksch. oder 12 Sch. B. nach der im Artikel 8 erwähnten Gewichtsprogression festgesetzt; das schwedische Transitporto dagegen zu 30 Reichsbanksch. oder 20 Sch. B. nach der jetzt geltenden Gewichtsprogression, nämlich:

Für einen Brief von einem Gewicht bis
1 Loth incl. wird 1faches Porto berechnet,
über 1 Loth bis 2 " " " 2 " " "
" 2 " " 3 " " " 3 " " "
u. s. f. für jedes Loth mehr ein einfaches Briefporto mehr.

Artikel 15.

Das am Ende des Artikels 14 angeführte schwedische Transitporto gilt auch für Briefe, welche etwa von oder nach Finnland oder Rußland über Schweden und Dänemark nach oder von Altona oder dem Auslande befördert werden, wogegen für jeden einfachen Brief dieser Art an dänischem Transitporto 10 Lübsch. nach der im Artikel 8 bestimmten Gewichtsprogression erlegt werden.

Artikel 16.

Dem schwedischen Postwesen wird übrigens in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikels XV. der Postconvention zwischen Dänemark und England vom 26. Juni vorigen Jahrs eine Ermäßigung des dänischen Transitporto für Briefe zwischen Schweden und England zugestanden werden, falls die daselbst aufgestellte Bedingung eintritt. In diesem Falle wird die Hälfte des Seeporto, welches Schweden durch Vereinbarung mit England für die Beförderung dieser Briefe zwischen Dänemark und Schweden festsetzen möchte, an Dänemark fallen.

IV. Zeitungen.

Artikel 17.

Die in Schweden erscheinenden Zeitungen, welche mit der Post nach Dänemark versandt werden, werden portofrei von dem dänischen Postwesen befördert; eben so werden die in Dänemark und den Herzogthümern erscheinenden Zeitungen, welche mit der Post nach Schweden versandt werden, portofrei von dem schwedischen Postwesen befördert.

Uebrigens kommen die in jedem der beiden Länder geltenden Gesetze und Vorschriften in Betreff der Zeitungen wie seither zur Anwendung.

Sollte das norwegiſche Poſtweſen wünſchen, auf gleiche Beſtimmungen in Betreff der in Norwegen erſcheinenden Zeitungen, welche nach Dänemark und Schweden verſandt, und der in dieſen Ländern erſcheinenden Zeitungen, welche nach Norwegen verſandt werden, einzugehen, ſo ſoll Solches demſelben freiſtehen, und wird das ſchwediſche Poſtweſen in dieſem Falle dieſe Zeitungen portofrei befördern.

Artikel 18.

Die in anderen Ländern erſcheinenden Zeitungen, welche von dem ſchwediſchen Ober-Poſtcommiſſariat in Hamburg nach Schweden, und die in Schweden erſcheinenden Zeitungen, welche von dort an das gedachte Ober-Poſtcommiſſariat verſandt werden, werden für eine jährliche Abgabe von einem Reichsbankthaler für jedes Exemplar ohne Rückſicht auf die Nummerzahl durch Dänemark befördert. Dieſe jährliche Abgabe wird für die Zeitungen, welche im Sommer über Stralſund verſandt werden, auf 48 Reichsbankſchilling ermäßigt. Für einzelne Quartale wird nach Verhältniß bezahlt.

Solche tranſitirende Zeitungen werden in offenen Umſchlägen und mit Duplicatverzeichniſſen an die reſpectiven däniſchen Poſtcomptoire abgeliefert; dieſe behalten das eine Exemplar des Verzeichniſſes zur erforderlichen Nachricht, und verſenden dieſelben in Begleitung des andern Exemplars mit den Briefpoſten.

V. Verſchiedene Beſtimmungen.

Artikel 19.

Für Verſendung von gedruckten Sachen unter Kreuzband und von Briefen mit Waarenproben werden die gegenſeitigen Portoſätze, im Intereſſe des Verkehrs, folgendermaßen ermäßigt:

Für gedruckte und lithographirte Circulaire, Preiscourante, Annoncen, Empfehlungsbriefe, Hefte oder Brochüren, wie auch für Zeitungen und Journale, die unter Kreuzband oder einfachem Band verſandt werden, und ſo zuſammengelegt ſind, daß man den Inhalt erkennen kann, ſoll unter der Bedingung, daß ſie bei der Einlieferung ganz frankirt werden, beiderſeits nur der vierte Theil des auf ihr Gewicht fallenden Porto erhoben und vergütet werden.

Jedoch dürfen ſolche Sendungen nicht das Gewicht von 1 *ℳ.* Cölniſch überſteigen. Bei der Taxirung vorkommende Brüche werden für voll gerechnet.

Waarenproben in Briefen oder an Briefe befeſtigt, wenn ſie als ſolche deutlich kenntlich ſind, und der Brief ohne die Proben das Gewicht eines einfachen Briefes von $\frac{3}{4}$ Loth nicht überſteigt, werden mit dem Briefe zuſammen gewogen, und bezahlen bis zu

einem Gewichte von 1½ Loth incl. nur einfaches Briefporto, und bei höherem Gewichte nur die Hälfte des auf dies Gewicht fallenden Porto. Brüche werden auch hierbei für voll gerechnet.

Für gedruckte und lithographirte Sendungen, welche von Frankreich und Belgien und entfernteren Ländern durch den Thurn- und Taxis'schen Postdistrict und Dänemark unter Kreuzband nach Schweden kommen, wofür das Porto durch die erwähnten Länder ohne Rücksicht auf das Gewicht zu 1 Lübschilling pro Bogen bestimmt ist, wird das schwedische Postwesen für seinen Theil ein entsprechendes Porto von 2 Sch. B. pro Bogen festsetzen.

Für internationale Sendungen von gedruckten und lithographirten Sachen wird ebenfalls ein schwedisches Porto von 2 Sch. Banco und ein dänisches Porto von 3 Reichsbanksch. pro Bogen festgesetzt.

Artikel 20.

Beide Postverwaltungen vergüten sich einander das erhobene, jedem derselben zukommende Porto.

Für uneingelöste, unfrankirte Briefe wird ferner das auf denselben ruhende dänische oder schwedische, so wie das ausländische Porto, soweit es von den auswärtigen Postcomptoiren zurückzuerhalten ist, gegenseitig vergütet, wogegen die Briefe ungeöffnet zurückgesandt werden, und zwar folgendermaßen: — uneingelöste Briefe, auf welchen kein ausländisches Porto haftet, werden von den betreffenden Postcomptoiren mit der ersten oder spätestens mit der zweiten Quartalsabrechnung nach ihrer Ankunft an die Landesgrenze an die Postverwaltung des Landes, von wo sie abgesandt sind, in Begleitung eines ihren Abgangsort, Abgangstag, Bestimmungsort und Portobetrag ausweisenden Verzeichnisses eingesandt; — uneingelöste Transitbriefe, auf welchen Vorschußporto haftet, werden innerhalb 90 Tage, nachdem sie bei den respectiven Grenzpost-Comptoiren angekommen sind, an das Postcomptoir in dem andern Lande zurückkartirt, von welchem sie entgegengenommen sind, um dort in Abrechnung gestellt zu werden.

Poste restante-Briefe bleiben, bevor sie zurückgesandt werden, 90 Tage an ihrem Bestimmungsorte liegen.

Für die Beförderung uneingelöster Briefe wird kein Porto bezahlt.

Artikel 21.

Die gegenseitige Portovergütung geschieht folgendermaßen:

Die Postcomptoire, durch welche die Auswechselung der Correspondenz vorgenommen wird, stellen einander mit Monats-Schluß Abrechnungen zur gegenseitigen Attestation zu, so daß die dänischen Postcomptoire eine Abrechnung aufmachen über das, was das

künftige Postverein bei dem schweizerischen, wie schweizerischen bezogen über das, und das schweizerische Publikum bei dem deutschen zu thun hat.

Nach diesen Monatsberechnungen wird demnächst eine Quartalsabrechnung abgehalte, welche ebenfalls dem bisherigen System der Postvereine zur Richtschnur angenommen, und worüber ein Vernehmen zu jeder der beiden Postvereinsgruppen eingeleitet wird. Als die Vertheilung machen den beiden Postvereinsgruppen die im Laufe des Quartals eingegangenen Kosten, je wie sie unvermindern ursprünglichen Briefe zugehörig.

Die Zahlen- und Quartalsabrechnungen des schweizerischen Post-Vereinsbureaus in Bern, sowie die zu diesen Berechnungen in Schweizer gewachten Notizen werden unter Kreuzband portirt durch Schweizer befördert.

Um die durch die verschiedenen Kurrentschriften herbeigeführten Unzuträglichkeiten zu vermeiden, und die künftige Schrift der Einfachen nach den einfachen Quartalsabrechnungen zu Kreuzband-Briefen-Rechnungen, und die schweizerische und künftige zu Einfachen in schweizer Dance, einen Anfang der einzugewöhnenden Kurrentgroßen, anzuhegen einführen.

Artikel 22.

Es ist den verbesserten Postvereinsverträgen erlaubt, um Nachricht von der richtigen Besorgung eines Briefes zu erhalten, Kaufgeld abzuziehen.

In dieß Kaufgeld, welches portofrei befördert werden, ist die Bestimmung, wie bei Briefen mit Nachnahme, die Kaufgeldsbriefe soweit möglich aufzubauen, und sind diejenigen Briefe unverzüglich an ihren Bestimmungsort zurückzusenden.

Artikel 23.

Gewisse Bestimmungen, welche in Betreff der Erhebung und Verbesserungsgebühren der Briefe haben eine für erforderlich erachten werden dürften, auch Uebereinkunft zwischen der hänischen und der schweizerischen Postverwaltung festgesetzt werden, so können diese gleichfalls als Artikel und als Vereinbarungen zwischen den beiden Reichen stattfindende gegenseitige Verabredungen verstanden, bald bestehen nur solche Gegenstände betreffen, welche zum Betreff der verbesserten Postvereinsverträgen gehören.

Artikel 24.

Die Artikel der Briefbeschwerdungen dient hier die unterm 31. April 1847 abgeschlossene Convention zur Richtschnur.

Artikel 25.

Die gegenwärtige Convention ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Sie soll in Kraft treten den 1. Januar 1848.

Sie kann von keiner der beiden Regierungen aufgehoben werden, ohne daß der andern wenigstens 6 Monate vorher eine desfällige Anzeige gemacht worden.

Artikel 26.

Die gegenwärtige Convention, von welcher zwei gleichlautende Exemplare ausgefertigt und ausgewechselt worden sind, soll ratificirt, und die Ratificationen sollen in Kopenhagen innerhalb zwei Monate, vom heutigen Dato an gerechnet, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben wir obengenannte Bevollmächtigte die gegenwärtige Convention unterzeichnet und mit unserem Wappen besiegelt.

So geschehen zu Kopenhagen, den 17. Sept. 1847.

S. Danneskjold-Samsöe. (L. S.)

Hugo Hamilton. (L. S.)

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Preußen.

Briefe, welche vom Absender äußerlich mit Bemerkungen versehen sind, sollen nur dann, wenn die auf denselben außer der vollständigen Adresse enthaltenen Bemerkungen sich lediglich auf die Beförderung oder Bestellung der betreffenden Sendungen beziehen, angenommen, dagegen Briefe mit anderen Bemerkungen, als zur Beförderung mit der Post nicht geeignet, bei der Aufgabe zurückgewiesen, oder, wenn die Absender unbekannt sind, an die zu deren Ermittelung eingesetzte Commission eingesandt werden [1]).

Die von den Posthaltern zu unterhaltenden Extrapost-Chaisen sollen sämmtlich mit Laternen versehen und diese auf Verlangen der Reisenden erleuchtet werden. Für die Erleuchtung zweier Laternen wird den Posthaltern eine Vergütung von 2 Sgr. für jede Stunde der reglementsmäßigen Beförderungszeit gewährt.

---

1) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 31. Dec. 1847 (Amts-Bl. d. k. Post-Dep. v. J. 1848, St. 5. Nr. 9).

Ueberschießende Minuten über eine halbe Stunde werden für eine halbe Stunde gerechnet. Die Erleuchtungs-Gebühren müssen stationsweise da, wo die Erleuchtung verlangt wird, von dem Reisenden vor der Abfahrt mit dem Extrapostgelde berichtigt werden und sind in das Register besonders einzutragen [2]).

Bei denjenigen Postanstalten, bei welchen die Land-Briefbestellung für Rechnung der Postcasse besorgt wird, ist das Bestellgeld für weiterhergekommene Briefe bei deren Rücksendung zu streichen. Dagegen ist für Briefe, welche bei der Postanstalt des Ortes aufgeliefert worden sind, von wo aus die Bestellung durch den Land-Briefträger erfolgt, das Bestellgeld nicht abzusetzen, sondern wegen dessen Zahlung auf den Absender zurückzugehen [3]).

Zur Sicherstellung der Dienst-Ordnung ist bestimmt worden, daß jede Art dienstlichen Schriftwechsels zwischen Postanstalten, wozu auch Rückmeldungen, Defect-Anzeigen, Nachfragen und Laufschreiben ohne Unterschied des Gegenstandes gehören, mit dem Ort und Datum der Ausstellung, mit der Firma der Postanstalt, und mit der eigenhändigen Unterschrift des Vorstehers der Postanstalt, oder, bei augenblicklicher Behinderung desselben, mit Unterschrift seines Stellvertreters versehen sein muß [4]).

Zu den S. 108 u. 109 der Beiträge ꝛc. unter I. a. 1) und unter II. a. 1) genannten, in der Provinz Schonen belegenen schwedischen Postanstalten sind noch folgende hinzuzufügen: Aby, Båstad, Christianstadt, Cimbritshamn und Engelholm [5]).

Jedem Correspondenten bleibt zwar die Abholung der an ihn eingehenden Briefe ungeachtet der bestehenden regelmäßigen Landbriefbestellung unbenommen, derselbe muß jedoch hierüber der betreffenden Postanstalt eine schriftliche Erklärung abgegeben haben [6]).

Sachsen.

Die auf S. 51 ff. mitgetheilten Portosätze bei Beförderung der Correspondenz nach und aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika mit dem zwischen Bremerhafen und New-York courirenden Dampfschiffe leiden auch auf die aus und nach Sachsen

---

2) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 6. Jan. 1848 (Amts-Bl. d. k. Post-Dep. v. J. 1848, St. 5. Nr. 10).
3) Verordn. dess. v. 8. Jan. (a. a. O. Nr. 12).
4) Verordn. dess. v. 10. Jan. (a. a. O. Nr. 15).
5) Verordn. dess. v. 16. Jan. (a. a. O. St. 6. Nr. 18).
6) Verfügung dess. v. 21. Jan. (a. a. O. St. 7. Nr. 6).

kommende Correspondenz Anwendung mit der Abänderung, daß für das unter 1) genannte preußische Porto folgende beide Portosätze bestehen:

a. in 25 Npf. (2½ Ngr.) sächsisches Porto, mit Einschluß des dabei entstehenden preußischen Transitportos und ohne Unterschied des Aufgabs- und Bestimmungsorts und
b. in 25 Npf. (2 gGr.) Durchgangsporto für Hannover.

Für Zeitungen und andere gedruckte Sachen beträgt das Porto für Sachsen den 4. Theil des Briefportos, für Hannover 9 Npf. (⅔ gGr.) und für Bremen 5 Npf. (1 Gr.) pro Zeitung oder Bogen.

Bremen.

In den Orten Vegesack und Bremerhaven sind Postanstalten eingerichtet worden.

Das Porto eines einfachen Briefes bis zum Gewichte von 1 Loth incl. beträgt:

zwischen Bremen und Vegesack . . 2 Grote (2 Sgr.)
zwischen Bremen und Bremerhaven 4 = (4 Sgr.)

Für Briefe, welche das Gewicht von 1 Loth übersteigen, ist zu entrichten:

über 1 Loth bis 1½ Loth incl. 1½faches Porto (1½ u. 3 Sgr.)
= 1½ = = 2 = = 2 = = (2 u. 3¾ Sgr.)
= 2 = = 2½ = = 2½ = = (2½ u. 4¾ Sgr.)

u. s. w. für jedes halbe Loth Mehrgewicht ein halbfaches Porto mehr.

Waarenproben zahlen die Hälfte der Taxe, als Minimum jedoch den einfachen Briefportosatz.

Gedruckte Sachen unter Kreuzband ein Viertel der Briefstaxe.

Recommandirte Briefe unterliegen dem Porto wie für gewöhnliche Briefe.

Bei der Reduction der Bremer Groten in Silbergroschen werden 72 Groten gleich Einem Thaler Gold oder gleich 1 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf. preuß. Courant gerechnet.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutsche Bundesstaaten.

Nachrichten über den Postcongreß. — Der Postcongreß hat sich unerwartet in den ersten Tagen des Februars bis zum 1. Juni vertagt, um vorerst das Ergebniß der bisherigen Verhandlungen zur Entschließung der Regierungen zu bringen.

Nächst der bereits im vorigen Hefte erwähnten Münz-Einheit wurde sich auch über die Annahme eines gleichen Maaßes und Gewichtes geeinigt. Als Maaß ist die deutsche oder geographische Meile, wovon 15 auf einen Grad des Aequators gehen, und als Gewicht das Grammengewicht in der Art angenommen worden, daß als Einheit das Pfund zu 500 Grammen betrachtet und in 32 Loth getheilt wird.

Die Verhandlungen über die Fahrposttaxen haben dahin geführt, daß für die Sendungen von Päckereien jeder Art, Geld, Documente u. dgl. nur eine Taxe besteht. Nach dieser Taxe soll auf je 5 Meilen der Entfernung erhoben werden:

1) eine Grundtaxe für jede einzelne Sendung, ohne Rücksicht auf deren Gewicht oder Werth, von 2 Kr. Postwährung;
2) eine Gewichtstaxe von $\frac{1}{2}$ Kr. Postwährung für jedes einzelne Pfund Postgewicht, und überdies
3) eine Werths- oder Garantie-Taxe für jedes Hundert Thaler Postwährung des declarirten Werthes mit $\frac{1}{100}$ Procent oder 1 Kr.

Um diese Taxe auf kurze Entfernungen oder für kleine Werthsbeträge noch mäßiger zu stellen, soll die Gewichtstaxe auf Entfernungen von 1 bis 3 Meilen mit $\frac{3}{10}$ Kr., und von 4 bis 10 Meilen mit $\frac{1}{10}$ Kr. mehr für jede Meile, und erst auf Entfernungen von mehr als 10 Meilen nach dem angegebenen Satze von $\frac{1}{2}$ Kr. pro Pfund berechnet, die Werthstaxe aber für Sendungen bis zum declarirten Werthe von 5 Thlr. Postwährung einschließlich mit $\frac{1}{4}$, und bis zum Werthe von 50 Thlr. Postwährung einschließlich mit $\frac{1}{2}$ des tarifmäßig ausfallenden Taxbetrags erhoben werden.

Hierdurch wird das für den Verkehr mit mancherlei Belästigung verbundene Verbot des Zusammenpackens von Gold-, Silber- und Papiergeld gänzlich beseitigt, weil es künftig behufs der Porto-Erhebung nur auf das Gewicht und den declarirten Werth der Geldsendung ankommt. Die Declaration des Werths, wie die ganze oder theilweise Frankirung bis zu einem Grenzpunkte bleibt dabei in die Willkür des Absenders gestellt.

Für die zwischen Postvereinsstaaten und außerdeutschen Ländern durch Vereinsgebiet transitirende Correspondenz wie für nichtvereinsländische Zeitungen soll, unter Berücksichtigung besonderer Transitportosätze, eine Gesammttaxe festgesetzt werden, woraus zugleich die Entschädigung für Transitporto zu bestreiten wäre. Wofern eine Vereinigung hierüber nach dem Wiederzusammentritte des Congresses nicht zu Stande käme, soll doch jedenfalls eine Regelung der von den einzelnen Postverwaltungen bei den verschiedenen Correspondenzen zu erhebenden eigenen und Transitporti erfolgen.

Ueber die auch schon im vorigen Hefte angedeutete Verhandlung über das Zeitungs-Porto giebt am besten der nachfolgende, aus der D. Ztg. entlehnte Artikel Aufschluß:

„Wie berichtet wird, hat der Congreß nach vielseitigen Erörterungen sich dahin geeinigt, daß bei Entnahme der Zeitungs-Provision der buchhändlerischen Berechnungsweise der Vorzug zu geben sei, und ist demnach beschlossen: 1) daß der gemeinsame Gebührentarif (wie bei der Vereinsbriefstaxe) nur den externen Zeitungsbetrieb, d. i. solche Zeitungen zu umfassen habe, welche die verschiedenen deutschen Postbezirke von einander beziehen; 2) daß ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf die Zahl der Editionen und auf den Umfang der Zeitungen lediglich der ursprüngliche Erlaßpreis für den Aufschlag maßgebend bleiben und 3) letztere a) für politische Zeitungen 25 bis 50 pCt., b) für nichtpolitische 25 pCt. betragen und diese Gebühr von der aufgebenden und beliefernden Verwaltung (ohne Transitporto) bezogen werden solle. Der Antrag auf Abschaffung des theilweise in Deutschland eingeführten Zeitungsstempels, behufs vollständiger Gleichstellung der Zeitungspreise, soll die Conferenz, als nicht in dem Bereich ihrer Aufgabe gelegen, abgelehnt, hingegen ein Minimum und Maximum des Aufschlags auf politische Zeitungen anräthlich gehalten haben. Wenn diese Einigung von den betreffenden Regierungen genehmigt wird, was wol kaum bezweifelt werden darf, so ist es zwar dankbar anzuerkennen, daß die Tagesliteratur Jedem billiger und schneller zugänglich gemacht wird, weil bekanntlich die Zeitungs-Provision seither oft mehre hundert pCt. vom ursprünglichen Erlaßpreis erreichte und die bisherigen Zwischenspeditionen zeitraubend waren; auf der andern Seite ist es aber wieder betrübend, daß der Congreß noch ein Minimum und Maximum des Aufschlags auf politische Zeitungen dem weiteren Ermessen anheimgeben will, wodurch offensichtlich einer indirecten Vergünstigung oder Bedrückung zusagender oder mißliebiger Zeitschriften freier Spielraum gelassen werden soll."

Die Schles. Ztg. läßt sich aus Berlin v. 7. Febr. schreiben: Man spricht hier von einer Deputation, welche die sächs. Regierung an die unsrige in Sachen des soeben versammelten Postcongresses abgesandt hat. Wenn wir gut unterrichtet sind, handelt es sich darum, unser Gouvernement zum Consens für bestimmte Porto-Ermäßigungen, in welche die diesseitigen Deputirten nicht stimmen, zu bewegen. Das Resultat der Mission soll nicht im Sinne der Absender ausgefallen sein. Hiermit scheint jedoch die im neuesten Finanz-Etat von unserer Regierung selbst ausgesprochene Erfahrung nicht zu stimmen, daß Porto-Moderationen die Posteinnahme erhöhen.

Dagegen berichtet die Allg. Pr. Ztg. v. 13. Febr. die Abreise des Herrn General-Postmeisters von Schaper nach Dresden.

Oesterreich.

Der im 10. (October-) Hefte S. 889—891 der Zeitschrift des Vereines für deutsche Statistik[1]) enthaltenen Abhandlung: Andeutungen über Einrichtung und Gliederung der österreichischen Staatsregierung von Dr. Freiherrn v. Reden gestatten wir uns Folgendes zu entnehmen:

Die Länge der von Posten überhaupt berührten Straßen war zu Ende des Jahres 1842: 5117 Postmeilen, wovon 2721 Postmeilen von der Fahrpost berührt wurden. Die Courszahl der Briefposten war 243, der Eil- und Mallewagen 151, der Brankard- und Postwagen 49, der Kariolposten, Boten und Messagerien 430. Es bestanden: Postverwaltungen 19, Inspectorate und Absatzämter 142, Poststationen 1147, Briefsammlungen 316, Poststatthaltungen 175, Wasserposten 6, zusammen 1805. Die Zahl der Beamten, Practikanten, Diurnisten war 959, Privatpostmeister 1255, Briefsammler 317, Posthalter 175, Boten 415, Conducteure 273, Briefträger und Packer 351, Amtsdienerschaft 100, sonstiger Diener 48, Pensionisten 399, Provisionisten 100.

Die einzelnen Titel der Einnahme und Ausgabe waren: Einnahmen: ordinaires Briefporto 3,385,469, Transito-Briefporto 83,165, Fahrpostporto 882,672, Passagier-Gebühren 1,363,038, zahlbares ex officio-Porto von Behörden 74,076, Zeitungsgelder 288,493, sonstige Einnahmen 379,747, zusammen 6,456,630 Fl. Ausgaben: Portoantheile 330,313, Boten- und Briefsammler-Gebühren 46,390, Rittgelder und Vorspann 1,865,401, Conducteurreiseausgaben 260,782, sonstige Ausgaben 1,834,791, zusammen 4,337,677 Fl.

Die Gewinnungskosten betrugen hiernach 67 pCt. der Bruttoeinnahme, während der entsprechende Aufwand in Preußen 86,55 pCt. erfordert. Dieses Verhältniß hat sich (wie die nachfolgende vergleichende Zusammenstellung zeigt) als Folge der Briefporto-Herabsetzungen auf der einen, sowie der Vermehrung und Verbesserung der Postanstalten auf der andern Seite, sehr erheblich verändert.

---

1) Für die sehr wohlwollende Besprechung unserer 7 ersten Hefte im 11. Hefte der statistischen Zeitschrift herzlichen Dank! Die Red.

Ergebnisse des Postgefälls:

	Aufgegebene Briefe.			Einnahme.			Ausgaben.	Ueberschuß.
	I. Classe zu 6 Kr.	II. Classe zu 12 Kr.	Zusammen	Briefporto.	sonstige.	zusammen.		
				Gulden in Conventionsmünze.				
Vom 1. Aug. 1841 bis Ende Juli 1842	. . .	. . .	21,225,000	3,225,000	2,990,000	6,245,000	4,245,000	2,000,000
Vom 1. Aug. 1842 bis Ende Febr. 1843	4,179,000	6,256,000	10,435,000	2,156,000	1,810,000	3,965,000	2,625,000	1,340,000
Vom 1. März 1843 bis Ende Juli 1843	4,829,000	3,102,000	7,931,000	1,404,000	1,307,000	2,711,000	1,895,000	816,000
Zusammen:	9,008,000	9,358,000	18,366,000	3,560,000	3,117,000	6,677,000	4,520,000	2,156,000
Vom 1. Aug. 1843 bis Ende Juli 1844	12,224,000	7,653,000	19,876,000	3,470,000	3,246,000	6,716,000	4,745,000	1,971,000
Vom 1. Aug. 1844 bis Ende Juli 1845	12,697,000	8,041,000	20,738,000	3,597,000	3,448,000	7,045,000	5,020,000	2,025,000
Vom 1. Aug. 1845 bis Ende Juli 1846	13,401,000	8,518,000	21,918,000	3,817,000	3,641,000	7,457,000	5,446,000	2,011,000
Vom 1. Aug. 1846 bis Ende Juli 1847	13,627,000	9,201,000	22,828,000	3,965,000	3,938,000	7,903,000	5,834,000	2,069,000

Der Betrag des nicht zahlbaren ex officio-Correspondenzporto war im Jahre 1841: 3,960,686 Fl.

Briefverkehr im Inlande:

Privat-Correspondenz.

	Abgegebene Briefe in Wien,	im übrigen Lande.	Liegen gebliebene Briefe.
1842 . . .	7,046,322.	13,607,958.	
	20,654,280		263,659.
1841	21,323,238		230,894.

Ex officio-Correspondenz 1842: 5,550,697. — 1841: 5,364,604.

Zusammen Briefverkehr im Inlande:
1842: 26,468,636. — 1841: 26,918,736.

Briefverkehr mit dem Auslande:

		Briefe.	Zeitungen.
Aus den österreichischen Ländern gesendete	1842.	1,507,931.	290,682.
	1841.	1,601,677.	292,808.
Aus fremden Staaten durch Oesterreich transitirende	1842.	271,501.	64,618.
	1841.	277,154.	77,902.
Nach österreichischen Ländern eingelangte	1842.	1,705,538.	2,016,645.
	1841.	1,744,407.	1,925,889.
Nach fremden Staaten durch Oesterreich transitirende	1842.	109,881.	670,030.
	1841.	110,888.	73,448.
Im Inlande durch die Post bestellte inländische Zeitungen. . .	1842.	. . . .	7,799,240,
Gesammter in- und ausländischer Briefverkehr:	1842.	30,063,487.	10,238,215.
	1841.	30,652,862.	

Die im Jahre 1842 gegen das Jahr 1841 sich zeigende Verminderung des Briefverkehrs im Inlande dürfte dem mit dem 1. August 1842 in Wirksamkeit getretenen neuen Posttax-Tarife zuzuschreiben sein, welcher dessenungeachtet eine Erhöhung der Briefporto-Einnahme und später auch der Briefzahl (wie die oben mitgetheilte Nachweisung ergiebt) herbeiführte.

Im Jahre 1842 haben abgegeben:

über	50,000	Stück	Briefe	58	Aemter,	Fahrpoststücke	3 Aemter,
bis	50,000	=	=	103	=	=	7 =
=	20,000	=	=	174	=	=	10 =
=	10,000	=	=	293	=	=	25 =

bis 5,000	Stück	Briefe	571	Aemter,	Fahrpoststücke	174	Aemter,
= 1,000	=	=	208	=	=	172	=
= 500	=	=	156	=	=	367	=
= 100	=	=	61	=	=	326	=

Briefe 1624 Aemter, Fahrpoststücke 1084 Aemter.

Fahrpost-Sendungsstücke:

		Abgegeben	Zusammen.	Gewichtpfd.
Privat-Sendungen.	in Wien	1842: 628,186	1842: 1,398,914.	2,768,859.
		1841: 591,037	1841: 1,317,212.	2,988,321.
	im übrigen Lande	1842: 770,728		
		1841: 726,175		

		Stück.	Gewichtpfd.
Ex officio-Sendungen	1842:	489,965.	1,767,342.
	1841:	440,194.	1,720,670.

Vom Auslande eingelangte Fahrpost-Sendungen . . . . 1842: 39,909 — 1841: 35,741.

In das Ausland abgegebene Fahrpost-Sendungen . . . . 1842: 36,354 — 1841: 39,285.

Zusammen Fahrpost-Sendungsstücke 1842: 1,965,142.
1841: 1,832,432.

Geld-Sendungen in Fl. Conv.-Münze:

	Von Privaten.	Von Aerarämtern.	Zusammen.
1842:	174,018,082.	101,033,172.	275,051,254.
1841:	185,730,964.	88,766,544.	274,497,508.

Anzahl der beförderten Passagiere:
1842: 189,818. — 1841: 184,639.

Anzahl der im Jahre 1842 im Inlande aufgegebenen Stafetten:

Zur Bestellg. im Inlande.		Zur Bestellg. nach d. Auslande.		Zusammen.	
privat.	amtlich.	privat.	amtlich.	privat.	amtlich.
1555.	3,545.	453.	12.	2,008.	3,560.

Großbritannien.

Britischer Postenlauf in Bezug auf das Ausland im Jahre 1848.

Londoner Station.

Station.	Bestimmung.	Abfertigung von London [1]).	Fällig.
Dover	Calais	täglich (Sonntags ausgenommen)	täglich
	Ostende	desgl.	desgl.

1) Des Abends; Briefannahme bis 6 Uhr Abends, mit Ausnahme von Dienstag und Freitag, wo die Briefannahme bis 10 Uhr statthat; bis zu dieser Stunde auch für Holland, obgleich die Expedition erst am folgenden Morgen geschieht.

Station.	Bestimmung.	Abfertigung von London.	Fällig.
Themse	Holland	Mittw. u. Sonnab. früh	Mont. Donnerstags
	Hamburg	Dienst. u. Freitag.	Dienst. Sonnab.

Abgangstage der Dampfschiffe zwischen England und Nord-Amerika.

(Mit den Post-Dampfschiffen Hibernia, Acadia, Britannia, Caledonia und Cambria.)

Jeden zweiten Freitag im Dec., Jan., Febr. u. März und während der übrigen Monate jeden Freitag. (Briefannahme bis 6 Uhr.)

Southampton Station. (Mit Dampfschiffen.)

Bestimmung.	Abfertigung von London früh 8½ Uhr. (Briefannahme am Abend vorher.)
Lissabon, Madeira, Spanien, Gibraltar	Am 7., 17. u. 27. jeden Monats.
Gibraltar, Malta, Griechenland und den ionischen Inseln	Am 3. u. 20. jeden Monats.
Aegypten, Ceylon, Indien und China	
Britische Colonien in Westindien (ausgenommen Honduras, Nassau und Bermuda), fremde Colonien in Westindien (ausgenommen Havana) u. Venezuela	Am 2. u. 17. jeden Monats.
Bermuda, Nassau, New-Orleans, Mexico, Honduras u. Havana	Nur am 2. = =
Madeira, Jacmel, San Juan de Nicacagua, Neugranada, Chili und Peru	Nur am 17. = =

Falmouth Station. (Mit Segel-Packetschiffen.)

Bestimmung.	Abfertigung von London. (Briefannahme bis 6 Uhr Abends.)
Madeira, Brasilien, Buenos Ayres	Am 4. jeden Monats [2]).

2) Wenn derselbe auf einen Sonntag fällt, am folgenden Abend.

Vom August bis Januar incl. laufen die Packete nach Rio Janeiro auf der Hinreise Pernambucco und Bahia an; in den andern 6 Monaten aber gehen dieselben diese Plätze auf der Rückreise an.

Türkei.

Das Postwesen in Serbien. — Serbien hatte bis zum Jahr 1839 keine Postanstalt. Nur zur Beförderung der Correspondenz der Regierung wurden, wie überall im türkischen Reiche, reitende Boten unterhalten. Als man aber im erwähnten Jahre die Verfassung publicirte und die Landesverhältnisse gesetzmäßig ordnete, dachte man zugleich an die Errichtung einer Postanstalt, welche auch sofort ins Leben trat, aber erst durch die Gesetze vom 15. October 1843 und endlich durch jene vom 27. October und 1. November 1847 gehörig geregelt wurde.

Diesen Gesetzen gemäß bestehen in Serbien: a) eine Hauptpostdirection, b) Posten und Posterpedition und c) Postrelais. Die Hauptpostdirection hat ihren Sitz in Belgrad, als dem Centralorte des Fürstenthums. Die Posten sind zu Belgrad und Alekſince; die Expeditionen in allen größern und kleinern Städten, sowie an den wichtigern Grenzpunkten gegen die übrigen Provinzen der Türkei und Oesterreich. Die Hauptpostlinien im ganzen Lande sind: 1) von Belgrad über Grocka, Poscharewatz, Kruschevica, Milanovac, Brzapatanka (an der Donau, gegenüber der Walachei), Negotin bis Radujewatz. 2) Von Belgrad über Grocka, Kolare, Palanka, Batotschina, Jagodina, Tjupria, Paratjin, Schupeljak bis Alekſince (auf dieser Route geht die Wiener Post nach Constantinopel). 3) Von Belgrad über Grocka, Kolare, Palanka, Batocsina, Kragujewatz, Kruschevatz, Tschatschak, Poschega bis Uschitza und Mokragora. 4) Von Belgrad über Paseſch, Schabatz und Loznica.

Die Verbindungslinien sind: a) Zwischen der ersten und zweiten Hauptlinie von Kolare nach Semendria und Poscharevatz, von Svilainica nach Batotschina, von Jagodina über Banja und Gurgusevatz nach Zaitschar, von Zaitschar nach Negotin. b) Zwischen der zweiten und dritten Hauptlinie von Schupeljak nach Kruschewatz, Trstenik, Karanowatz und Tschatschak und von hier links über Studenica und Raschka. c) Zwischen der dritten und vierten Hauptlinie von Paleſch über Ub und Valjevo nach Ljubovia (Route von Belgrad nach Bosna-Serai in Bosnien), von Valjevo nach Brusnica und aus Raschka nach Loznica. d) Kladowo (türkisch Felislam) wird neben der Donau über Brzapatanka mit der ersten, und Ratscha bei der Save über Schabatz mit der vierten Hauptlinie verbunden.

Ueberhaupt giebt es jetzt in Serbien 33 Posten, Posterpeditionen und Relais. Außer den Beamten unterhält die Regierung 270 Pferde und 109 Diener. Das Ministerium des Innern, unter dessen Ressort die Posten stehen, wird eine Postkarte in lithographirten Exemplaren veröffentlichen.

Die Postbeamten haben Briefe, Zeitungen und Druckschriften, Gemälde, Zeichnungen, Waarenmuster und andere schriftliche Aufsätze zu übernehmen, sowie Stafetten sogleich zu befördern. Dem Reisenden, welcher mit der Post zu reisen wünscht, werden Postpferde zur Verfügung gestellt, die er aber nur zum Reiten und nicht zur Vorspann gebrauchen darf. Auch übernehmen die Postbeamten die Beförderung von Geld und anderen Gegenständen von Werth.

Die Hauptpostdirection ist zur jährlichen Bereisung aller im Lande befindlichen Poststationen verpflichtet. Die Briefe werden wöchentlich zweimal, Sachen von Werth einmal wöchentlich befördert. Die Posten treffen zufolge dem von der Direction veröffentlichten Erlasse regelmäßig ein. Briefe können recommandirt und gegen Retourrecepisse aufgegeben werden. Für einen verloren gegangenen Brief wird der Aufgeber entschädigt, derjenige aber, welcher ihn verloren hat, mit 20 Fl. C.-M. bestraft. Findet sich der Brief wieder, so wird er dem Eigenthümer gegen Wiedererstattung der an ihn geleisteten Entschädigung zurückgestellt. Die Posttaxe betreffend sind zwei gedruckte Tabellen über das Porto für Briefe und Werthsachen dem resp. Gesetze beigefügt. Als Gewicht für die der Post übergebenen Sachen ist die türkische Oka und Dram eingeführt.

Für einen einfachen, 3 Dram wiegenden Brief beträgt das Porto 20 Para (2½ Kr. C. M.), für einen im Gewichte von 2 Oka 26 Piaster (2 Fl. 10 Kr. C.-M.). Sämmtliche Briefe müssen frankirt werden; für recommandirte Briefe zahlt man außer dem Porto noch 1 Piaster und ebensoviel bei einem Retourrecepisse. Für eine Stafette wird außer dem Porto für den Brief für jede Wegstunde 20 Kr. C.-M. vom Pferde entrichtet, welche Taxe auch Reisende für jedes Pferd zahlen müssen. Auch die Gebühr von Stafetten und Reisenden muß vorausbezahlt werden. Für die Beförderung der Werthsachen zahlt man ohne Rücksicht auf das Gewicht und die Entfernung 1 Procent ad valorem. Indessen ist für jeden Gegenstand von dem geringsten bis 100 Piaster (8 Fl. 20 Kr. C.-M.) Werth ein Piaster zu entrichten. Für ein Retourrecepisse für einen aufgegebenen Gegenstand von Werth, muß 1 Piaster, und für das diesem letztern beigegebene Extraschreiben das vorgeschriebene Briefporto entrichtet werden. Der Briefträger, welcher der betreffenden Person die Ankunft einer für sie bestimmten Sache von Werth anzeigt, bekommt 10 Para, ebensoviel wenn eine Stafette anlangt, oder wenn diese zurückgeschickt wird. Die Briefträger erhalten ferner für einen Brief 10 Para; Zeitungen aber werden von denselben unentgeltlich in die Wohnung besorgt. Für die Beförderung der fremden Post, z. B. des österrei-

chischen Felleisens von Wien nach Constantinopel, beträgt das Rittgeld für ein Pferd jede Stunde nur 10 Kr. C.-M.

Die Briefe, welche ins Ausland gehen, werden, wie bisher, mittelst respectiver Commissionaire in Empfang genommen und weiter befördert. Wo aber ein solcher Commissionair sich nicht befindet, wird die serbische Post die vom Auslande anlangenden Briefe in Empfang nehmen und das nicht bezahlte Postporto dafür verrechnen. Wer in einem Briefe Papiere von Werth mit der gewöhnlichen Post absenden will, muß den beigegebenen Brief recommandiren, außer dem Briefporto 1 Piaster für die Recommandation und einen Piaster für das Retourrecepiß zahlen. Für alle recommandirten Briefe und aufgegebenen Sachen von Werth, welche in Verlust gerathen oder geraubt werden, haftet die Regierung, deren Regal die Postanstalt im Lande ist. Privatpersonen dürfen in Serbien weder zur Beförderung der Briefe noch der Sachen von Werth Postbureaur errichten oder unterhalten. Zur Erleichterung und Beförderung der Zeitungslectüre im Lande werden in- und ausländische Zeitschriften mit der Post gratis versendet; selbst größere Packete können Privatpersonen einander zuschicken und sich hierzu der Post unentgeltlich bedienen.

Für ausländische Briefe und Zeitungen besteht in Belgrad eine österreichische Posterpedition, welche Briefe fürs Ausland und Constantinopel übernimmt und befördert. Der Antrag der serbischen Regierung, daß die österreichischen Posten gleich den türkischen mit der serbischen in Verbindung treten, ist von den österreichischen Behörden noch nicht berücksichtigt worden. Dies wäre aber sehr wünschenswerth, da eine Postverbindung zwischen diesem Lande und dem Kaiserthume Oesterreich dem Handel sehr förderlich werden muß. (Ll.)

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Noch Etwas über den Postkrieg mit England (vergl. S. 130—132). — Daily News berichten über das Postmißverständniß mit Amerika Nachstehendes:

Wir haben von Montreal Nachrichten über einen sehr unangenehmen, und so weit wir von unserm Standpunkte aus beurtheilen können, unverantwortlichen Vorfall mit dem Postdepartement der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die klarste Erzählung dieses Ereignisses, die uns bis jetzt vorgekommen ist, enthält eine Denkschrift des Lords Elgin v. 22. Decbr. im Montreal Board of Trade. Es geht daraus hervor, daß die Erzählung der Geschichte, in deren Besitz wir gegenwärtig sind, ex parte ist; unsere Bemerkungen werden natürlich mit dem nöthigen Vorbehalte gegeben. — Die englische Post vom 19. Novbr. erreichte am 13. Decbr. erst Montreal und die Auslieferung der Briefe war bis

gegen Mittag bewerkstelligt. Die nächste regelmäßige Beförderung durch die Post war des Vormittags am 14. und die dadurch versendeten Briefe konnten, nach dem gewöhnlichen Laufe, Boston erst nach dem 16. erreichen, an einem Tage, an welchem das Dampfboot nach England schon unter Segel gegangen war. Unter diesen Umständen benutzten die Bankiers und Kaufleute von Montreal einen besondern Boten für die Beförderung der Briefe und Packete, deren Einlagen Wechselbriefe, geldwerthe Bürgschaften und ähnliche Gegenstände enthielten, welche, in Folge der Mittheilungen ihrer englischen Correspondenten, mit ängstlicher Eile und ohne Verzug nach England zu senden waren. „Dies war geschehen," sagt obenerwähnte Denkschrift, „mit dem deutlichen Einverständnisse, daß alles Porto und andere Abgaben, denen solche Briefe, Päckchen und Packete in den Vereinigten Staaten unterworfen sein möchten, getreulich durch den Boten bezahlt werden sollte." Die erste Poststadt innerhalb der Vereinigten Staaten, welche der Bote auf seiner Route berührte, war Highgate. An diesem Orte ging nach genanntem Berichte der Bote direct zur Postanstalt, bot dem Deputy-Postmaster das Porto für alle bei sich habenden Briefe an und machte sich gleichzeitig anheischig, allen gesetzlichen Anforderungen wegen sofortiger und schneller Beförderung nach Boston zu willfahren. Der Deputy-Postmaster verweigerte die Verantwortlichkeit auf sich zu nehmen, ermunterte aber den Boten, nach Burlington zu fahren, und sagte ihm: er würde die Bezahlung des Postgeldes dort ordnen können und daß, es komme wie es wolle, kein Hinderniß sich seiner Ueberbringung darbieten würde. Der Bote eilte, kraft der erhaltenen Versicherungen, Burlington zu, wurde aber, ehe er diese Stadt erreichte, festgenommen, und zwar auf ein Schreiben des Gouvernements der Vereinigten Staaten. Er ward mit den ihm anvertrauten Sachen nach Burlington geführt, und die Beförderung der Briefschaften nicht gestattet, ungeachtet seines wiederholten Anerbietens, das Postgeld und alle Unkosten, die er auf seiner Fahrt nach Boston schuldig werden könnte, zu bezahlen. Drei hinzugekommene Verordnungen wurden ihm während seiner Festhaltung vorgelegt und es wurde so viel Zeit verloren, um die verlangte Bürgschaft (2000 Dollars) zu schaffen, daß es für ihn gänzlich unmöglich war, Boston zu erreichen, ehe das Dampfboot abging. Es blieb ihm also nichts übrig, als die Briefe und Packete nach Montreal zurück zu fahren. Wir sind offenherzig genug, um zu bekennen, daß bei diesem unerhörten Vorfalle die Postbehörde von Canada uns nicht frei von Tadel scheint. Wir erinnern uns in den Zeitungen von Montreal, welche mit der Post am 30. Decbr. in Liverpool ankamen, Nachrichten gelesen zu haben, daß die Kaufleute und Bankiers sich selbst der Dienste eines Privatbotens bedient

hatten, als die Postbehörde ihnen die Beförderung durch einen besondern von ihr abhängigen Expressen verweigerte. In Betracht der ängstlichen Krisis, welche sich in der merkantilischen Welt ereignete, und in Hinsicht auf die Unmöglichkeit, Briefe aus England zu beantworten, sowie mit umgehender Post Fonds oder Bürgschaften anders zu übersenden, als durch Expressen, sind wir entschieden der Meinung, daß die Postbehörde von Canada durch diese abschlägliche Antwort ihre Pflichten gröblich und beschämend vernachlässigte. Wenden wir uns nun auch von der allgemeinen Betrachtung ab, so bleibt nur geringer Zweifel übrig, daß, wäre der von Montreal nach Boston geeilte Expresse ein Diener der accreditirten Postbehörde gewesen, die amerikanischen Behörden nicht gewagt haben würden, gegen ihn zu verfahren, wie sie gegen einen Privatexpressen verfahren sind. Wir sind bereit, den betheiligten amerikanischen Beamten allen Vortheil zuzugestehen, den sie von dem Rechte des Verdachts, der einer Privatperson anhängt, herleiten können, um anführen zu können, daß dem Boten eine Dienstverrichtung überwiesen wurde, die eigentlich die Obliegenheit der Postbehörde von Canada war. Die Zulassung ihres Durchganges war, wenn die Denkschrift im Montreal Board of Trade recht berichtet, eben höchst schmählich. Sie wußten, daß die Krisis eine angstvolle war: der Untergang oder die Erhaltung der Hälfte der Kaufleute von Montreal lag, so weit sie es berechnen konnten, zitternd in der Wagschale. Es konnte den Vereinigten Staaten aus der Empfangnahme des Briefsackes in Highgate kein Nachtheil erwachsen, wenn er versiegelt und so abgesendet dem englischen Postagenten in Boston ausgeliefert wurde, wo alle Postgelder und Unkosten sofort zahlbar waren. Ist die in Montreal erzählte Geschichte wahr, so ist es nicht leicht, der Folgerung zu entfliehen, daß eine Falle gelegt war, um den Boten in eine Lage zu führen, in welcher er wegen eines Versuchs der Hinterziehung amerikanischer Einkünfte angeklagt werden konnte und daß dieses schmähliche Gaukelspiel noch fortdauerte, als es festgestellt war, daß der Versuch der Kaufleute von Montreal, geeignete Maßregeln zur Erhaltung ihres Credits in England zu nehmen, vereitelt worden war.

V. Personal-Nachrichten.

Oesterreich. — Dem Ober-Postverwalter in Mailand, Wilhelm Böcking, ist der Titel eines k. k. Rathes taxfrei verliehen worden.

Preußen, — Dem General-Postmeister von Schaper ist der Stern zum Rothen Adler-Orden 2. Classe, und dem Postmeister Möller in Warendorf der Rothe Adler-Orden 3. Classe mit der Schleife verliehen worden. Den Rothen Adler-Orden 4. Classe haben erhalten: der Geheime Journalist beim General-Postamte, Behrens; der Geheime Registrator beim General-Postamte, Mattou; der Post-Commissarius zu Crossen, Meydamm; der Postmeister und Kreis-Deputirte zu Beeskow, Natus; der Post-Inspector in Jüterbogk, Pieck; der Post-Director zu Prenzlau, Witke; der Postmeister in Schwelm, Richter; der Post-Inspector Rößler; der Hof-Post-Secretair und Cassirer in Münster, Otto, und der Ober-Post-Secretair Duelberg in Arnsberg.

Der Geheime Hofrath, Ober-Post-Director Nürnberger in Landsberg a. d. W., nachdem er erst am 12. Dec. vor. J. sein Dienst-Jubiläum gefeiert hatte und zum Ober-Post-Director ernannt worden war, ist am 6. Febr. gestorben.

Sachsen. — Der Ober-Postrath und Hauptmann von der Armee, Pönitz, in Leipzig, erhielt das Ritterkreuz des Ordens vom Zähringer Löwen.

Großbritannien. — Der Urheber der Penny-Portos, Rowland Hill, ist zum Chef des Departements für Geld-Ordres ernannt worden.

Schweiz. — Der seit dem Jahre 1841 von allen Geschäften zurückgetretene ehemalige Post-Director Bell wurde zum Post-Director für den Canton Luzern gewählt.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Etwas über die Amtsverhältnisse der bei dem französischen Postwesen Angestellten.

Bedingungen wegen des Eintrittes in den Postdienst.

Alter. Der Eintritt in den Postdienst kann nur erst nach erfülltem 18. Lebensjahre stattfinden; die Postillons allein können schon mit 16 Jahren zum Dienste verwendet werden.

Um eine Anstellung als Inspector, Director, Unterinspector oder Postmeister zu erlangen, ist ein Alter von mindestens 21 Jahren erforderlich.

Anstellungsurkunde. Mit Ausnahme der Postillons erhält jeder Postbeamte eine Anstellungsurkunde (commission); diejenigen der Postmeister werden Contracte (brevets) genannt.

Jede Anstellungsurkunde unterliegt einer Stempelgebühr nach verschiedenen Sätzen. (Ministerialverordn. vom 17. Febr. 1831.)

Eid. Jeder Beamte, welcher an der Beaufsichtigung, am Expediren oder an dem Transport der Briefe Theil hat, soll vor dem Eintritt in den Dienst und unter Hinweisung auf den Artikel 196 des Code pénal (Strafgesetzbuch), entweder vor dem Tribunal erster Instanz des Bezirkes, oder vor dem Friedensrichter des Cantons, in welchem der Beamte sein Geschäft zu verrichten hat, den Eid leisten: dem Könige der Franzosen treu zu sein, der constitutionellen Charte und den Gesetzen des Königsreichs Gehorsam zu leisten, seinen Dienst getreulich zu besorgen, das Briefgeheimniß pünktlich zu überwachen und zu beobachten, und den Gerichten alle die Hinterziehungen, die zu seiner Kenntniß gelangen, anzuzeigen. (Gesetz v. 29. Aug. 1790 und v. 31. Aug. 1830.)

Der Beamte hat auf seine Kosten eine Abschrift des Protokolls, aus welcher hervorgeht, daß die Eidesleistnng stattgefunden, ohne Verzug an die Administration der Posten einzusenden, denn nur gegen Vorzeigung dieser Verhandlungsschrift wird der Gehalt, das Lohn oder die Entschädigung angewiesen und verausgabt.

Das Original der Urkunde über die Eidesleistung ist der Eintragungsgebühr unterworfen. (Gesetz vom 22. Frimaire des Jahres VII.), die Ausfertigung aber auch den Kanzleigebühren.

Die Eintragungsgebühr ist bei einer Anstellung mit 500 Frcs Gehalt oder mehr auf 15 Frcs festgesetzt; sie wird aber auf 3 Frcs ermäßigt, sobald der Gehalt weniger als 500 Frcs beträgt.

Bei der Versetzung eines Beamten an einen andern Ort ist eine nochmalige Eidesleistung nicht erforderlich, er hat aber die Abschrift des Protokolls über diesen Act bei der Gerichtskanzlei seines neuen Wohnortes vorzuzeigen.

Caution. Bevor ein Director den Bestimmungen des Gesetzes vom 28. April 1816 nicht Genüge geleistet hat, kann er weder zum Eide zugelassen, noch eingewiesen werden. (Dieses Gesetz handelt von den Cautionen der Rechnungsführer der Staatscassen, und hiernach richtet sich der Betrag der Caution nach der Höhe der Einkünfte einer Postanstalt und nach dem Ermessen des Ministers der Finanzen.)

Nicht vereinbar mit der Function des Vorgesetzten einer Postanstalt sind alle andern öffentlichen, bürgerlichen, kirchlichen, richterlichen und polizeilichen Aemter, ebensowenig darf der Vorstand einer Postanstalt Vorgesetzter der directen und indirecten Steuererhebung oder einer Gemeindecasse sein und dem Officierstande angehören (Gesetz vom 24. Vendémiaire des Jahres III. Artikel 2 u. 3 und Artikel 4. Tit. II. Gesetz vom 25. Ventôse des Jahres XI. Art. 7. Befehl des Finanzministers v. 5. Ventôse des Jahres XI. Ministerielle Entscheidung v. 25. März 1831).

Die Frauen vorgenannter Beamten können in den Wohnorten ihrer Männer weder Directricen noch Distributricen werden (Ministerieller Beschluß v. 16. April 1831).

Die Disciplin bei den Postanstalten.

Reglement. Alle Amtsverrichtungen auf einer Postanstalt sind durch besondere Reglements bestimmt, die von den Vorständen abgefaßt und von der Administration genehmigt werden. Nur in den Städten, in welchen Inspectoren stationiren, sind diese bei der Abfassung der Reglements zuzuziehen.

Ist nun das Reglement von der Administration genehmigt und festgestellt, so wird dasselbe den Vorständen der Postanstalten mit der Weisung zugesendet, für Veröffentlichung durch Anschlag Sorge zu tragen, damit jeder Beamte genaue Kenntniß von den ihm obliegenden Pflichten und Beschäftigungen erhält.

Oeffnung und Schluß der Bureaux. Die kleinern und Distributionsbureaux sollen dem Publikum tagtäglich ohne Ausnahme wenigstens 10 Stunden zugänglich sein. Dieser Zeitraum kann durch Freistunden unterbrochen sein, wie dies das besondere

Reglement jeder Postanstalt feststellt und wie es der Postenlauf und die örtlichen Verhältnisse gestatten.

Die größern Bureaux, die mehr als einen Beamten haben, sind ohne Unterbrechung im Sommer täglich 13 Stunden und im Winter 11 Stunden geöffnet.

Reglement für die Unterinspectoren und Expedirenden. Sollte sich ein Unterinspector verschiedenen Arbeiten zu entziehen suchen, bei denen er nützlich sein kann und soll, oder denen, die ihm von der Administration vorgeschrieben sind, so hat der Director sofort Anzeige an die Administration der Posten und an den Departements-Inspector zu erstatten.

Die Expedirenden haben ohne Unterschied an allen vorkommenden Arbeiten Theil zu nehmen, je nachdem sie ihnen von dem Director zugetheilt werden und ohne daß sie ihre gewöhnlichen Beschäftigungen vorschützen können, um sich einer Aushülfe zu entziehen oder einen andern ihrer Mitarbeiter zu ersetzen.

Bureaudiener. Die Bureaudiener sollen fleißig, sorgsam und pünktlich sein und ihre Zeit zwischen den gewöhnlichen Bureaudienst und der besondern Verrichtung, den Courieren beim Auf- und Abladen behülflich zu sein, theilen.

Ein Briefträger oder Bureaudiener darf nicht gleichzeitig auch Hausdiener des Inspectors oder des Directors sein.

Bei eintretender Dienstvacanz schlagen die Directoren passende Subjecte zur Wiederbesetzung der Briefträger- und Bureaudienerstellen vor, sie dürfen aber nicht unter 18 und nicht über 34 Jahre alt sein.

Die innere Ordnung in einem Bureau. Ordnung und Ruhe muß im Bureau herrschen, und kein dem Dienste fremder Gegenstand darf darin verhandelt werden. Hat die Arbeit einmal begonnen, so darf sich Niemand entfernen, und wenn in mehreren Abtheilungen gearbeitet wird, darf kein Beamter sich in eine andere begeben, in der er nicht beschäftigt ist, es müßte denn eine gebieterische Nothwendigkeit oder die Genehmigung des Directors vorliegen.

Eintritt fremder Personen. Es ist dem Director untersagt, außer den Finanzinspectoren keine dem Postdienste fremden Personen an denjenigen Orten zuzulassen, in denen die Bearbeitung der Briefe stattfindet.

Dienstsuspension. Die Postinspectoren können jeden Director, Unterinspector oder Beamten provisorisch von seinem Dienste entfernen, wenn ihnen folgende Verbrechen oder Frevel nachgewiesen werden können:

1) Unterschlagung oder Entwendung öffentlicher oder Privatgelder oder deren Stelle vertretende Werthpapiere, welche

vermöge seiner Amtsverrichtung in den Händen des Beamten waren (Art. 169 des Code pénal);

2) gesetzwidrige Erhebung und Anwendung der Taxen, und zwar, sobald der Beamte wußte, daß das Erhobene falsch war und die richtige Taxe überstieg (Art. 174 des Code pénal);

3) Unterschlagung oder Eröffnung eines der Post anvertrauten Briefes, wenn der Beamte dieses Verbrechen auch nicht selbst beging, sondern einem Andern es erleichterte (Art. 187 des Code pénal).

Mit Ausnahme der rechnungsablegenden Directoren können die Inspectoren jeden Beamten auch in folgenden Fällen provisorisch ihres Dienstes entlassen:

1) bei schweren Insubordinationsvergehen;

2) wenn dem Postdienste fremde Gegenstände den Briefschaften beigepackt oder mit den Malleposten Sachen, die durch Gesetz und Verordnung verboten sind, befördert werden;

3) bei betrügerischer Zulassung der Reisenden zu den Malleposten;

4) wegen Unverschwiegenheit bei Ausübung der Dienstverrichtungen.

Unter Unverschwiegenheit ist zu verstehen, wenn ein Postbeamter bekannt werden läßt, daß die oder jene Person Briefe erhalten oder geschrieben hat, oder wenn der Ort angegeben wird, wohin sie schreibt und woher sie Briefe empfängt.

Im Fall ein rechnungslegender Director sich eines der genannten Vergehen schuldig macht, so hat der Inspector sofort die desfallsige Anzeige an die Administration der Posten zu bewirken.

Die Directoren können die provisorische Dienstentfernung nur gegen die unter ihren Befehlen stehenden Beamten aussprechen, wenn eines der angeführten Vergehen vorliegt. In solchen Fällen hat der Director der Administration und dem Departements-Inspector unverzüglich Anzeige zu erstatten und die Beweggründe der Suspension, sowie die zur Sicherung des Dienstes ergriffenen Maßregeln anzugeben. Die Administration wird über die Fortdauer und die Folgen der Suspension Entschließung fassen.

Der Beamte, welcher provisorisch von seinem Dienste entfernt ist, muß nothwendigerweise das Bureau verlassen, und bezieht derselbe einen festen Gehalt oder Antheile, so erleidet er während der Dauer der Suspension einen Abzug von wenigstens der Hälfte seines Gehaltes. Das innebehaltene Geld fließt, mit Ausnahme der Gebühren für den Stellvertreter, der Abzugscasse zu.

Bei der Suspension eines Directors tritt ein Geschäftsführer an dessen Stelle.

Uniformirung der Postbeamten.

Die Inspectoren, die Directoren, die Unterinspectoren, die Postmeister, die Briefpostcouriere und deren Stellvertreter, die Briefträger und die Postillons sind verpflichtet, Uniformen zu haben.

Die Postmeister, die Briefpostcouriere und deren Stellvertreter, die städtischen Briefträger und die Postillons haben dieselbe bei ihren Dienstverrichtungen stets zu tragen.

Diese Uniformen sind für jeden der genannten Beamten festgestellt und, wie nachfolgt, anzuschaffen:

Uniform für die Inspectoren, Directoren und Unterinspectoren.

Ein Rock von königsblauem Tuche, der vorn mit neun Knöpfen so zuzuknöpfen ist, daß die Weste ganz bedeckt wird; der Kragen ist stehend; die Aufschläge sind unten mit zwei kleinen Knöpfen zuzuknöpfen; die Taschen sind in den Falten.

Die Stickerei des Kragens und der Aufschläge besteht für die Inspectoren aus vier goldenen Streifen von 6 Millimetres Breite, von denen die beiden mittelsten wellenförmig, die beiden äußern aber gerade laufen.

Die Directoren der Bureaux der Departementshauptorte und Unter-Präfecturen tragen drei goldene Streifen der nämlichen Breite, wovon der mittelste wellenförmig zwischen den beiden andern hinläuft. Die Directoren der übrigen Postanstalten haben nur zwei geradgehende Streifen von derselben Breite.

Die Unterinspectoren tragen zwei goldene Streifen von gleicher Breite, der untere läuft wellenförmig.

Sämmtliche genannte Beamten tragen vergoldete Knöpfe mit der Aufschrift: „Administration des Postes.“

Die Beinkleider können von blauer oder weißer Farbe sein, als Kopfbedeckung dient ein französischer, mit goldenen, gewundenen Schnuren besetzter Hut. Ueberdies tragen diese Beamten einen Degen, dessen Griff, Stichblatt und Behänge aus vergoldetem Metall besteht; die Scheide ist schwarz.

Uniform der Postmeisterr.

Ein Rock von königsblauem Tuche, mit einer Reihe von neun Knöpfen, der so zuzuknöpfen ist, daß die Weste vollkommen bedeckt wird; ein stehender Kragen; runde, mit zwei kleinen Knöpfen unten zuzuknöpfende Aufschläge; die Taschen in den Falten.

Zwei geradlaufende Streifen von Gold oder Silber, jeder 11 Millimetres breit, zieren den Kragen und die Aufschläge. Die

Knöpfe sind von weißem Metall und tragen die Aufschrift: „Poste aux chevaux.“

Die Beinkleider können blaue oder weiße oder auch weiße Reithosen sein, und je nach dem Anzuge sind auch passende Stiefeln zu wählen. Die Kopfbedeckung besteht aus einem französischen Hute mit goldnen oder silbernen Schnuren.

Uniform der Briefpostcouriere und deren Stellvertreter.

Ein Frack von königsblauem Tuche mit einer Reihe Knöpfe, breite Taschen ohne Besatz in den Schößchen; der Kragen ist stehend und mit einem silbernen Streifen von 5 Millimetres Breite geziert.

Die Knöpfe sind von weißem Metall und führen die Umschrift: „Administration des Postes,“ während in der Mitte das Wort: „Courier“ sichtbar ist.

Als Beinkleider tragen sie sogenannte Charivaris von eisengrauem Tuche, die an der Seite mit einem königsblauen Tuchstreifen besetzt sind. Eine blaue Mütze, mit oder ohne Ueberzug, je nach der Jahreszeit, ist die Kopfbedeckung.

Uniform der Briefträger in der Stadt.

Ein Rock von königsblauem Tuche ohne Besatz, vorn mit neun gelben Metallknöpfen zugeknöpft; die Knöpfe tragen die Aufschrift: „Poste aux Lettres.“ Der Kragen ist stehend und von rothem Tuche; die blauen Aermelaufschläge sind unten mit zwei kleinen Knöpfen zuzuknöpfen; die Taschen befinden sich in den Falten.

Die Beinkleider sind von grauem Tuche und die Kopfbedeckung bildet ein runder lackirter Filzhut.

Postillonsuniform.

Eine Jacke von königsblauem Tuche; Kragen, Revers, Aermelaufschläge und Besatz von rothem Tuche; Knöpfe von weißem Metall tragen die Worte: „Poste aux chevaux.“

Die Kopfbedeckung besteht in einem hohen runden Hute von lackirtem Leder.

Stiefelhosen oder Beinkleider von gelbem Leder, steife oder lange Stiefeln.

Die Postillons, welche Reithosen oder Charivaris gebrauchen, dürfen dieselben nur von dunkelgrauem, melirtem Tuche tragen; sie müssen an der Seite mit einem königsblauen Tuchstreifen besetzt und von oben bis unten mit schwarzen, vierlöcherigen Hornknöpfen zuzuknöpfen sein.

Ein Wappenschild, das den Namen der Station und die Nummer des Ranges des Postillons anzeigt, wird an einer blauen,

roth vorgestoßenen Binde am linken Arme getragen. Die Breite dieser Binde beträgt 78 Millimetres.

Capotmantel von graumelirtem Tuche mit königsblauem Tuchkragen.

Die Postillons können am Kragen und auf den Aufschlägen eine 20 Millimetres breite silberne Tresse tragen; nach einer 20jährigen Dienstzeit ist dem Kragen eine zweite, eben so breite Tresse und nach 30 Jahren eine andere den Aufschlägen hinzuzufügen.

Die Couriere und die Briefträger haben sich mit einem Wappenschilde zu versehen, das sie auf der linken Brustseite befestigen.

Die Wappenschilder der Briefpostcouriere und deren Stellvertreter sind von weißem Metall und mit der Aufschrift: „Courier des Dépêches" versehen, die der Couriere von Privatunternehmungen sind ebenfalls von weißem Metall, tragen aber die Inschrift: „Service des Dépêches."

Die Briefträger tragen gelbmetallene Schilder mit den Worten: „Poste aux lettres."

Während ihrer Reise haben die Couriere, sowol zu ihrer eigenen Vertheidigung, wie wegen der Sicherheit der ihnen anvertrauten Depeschen, Waffen zu führen. Ebenso führen die Couriere, wie deren Stellvertreter, Trompeten, mit denen sie während der Fahrt sowol die Ankunft den Relais und den Postanstalten durch Signale anzeigen, als auch andern Wagen das Zeichen geben, nach den wegpolizeilichen Verordnungen auf die Hälfte des Pflasters auszuweichen.

Die Briefträger der Stadt tragen an einem Riemen ein mit schwarzem Leder überzogenes Kästchen, in das sie die zu vertheilenden Briefe einlegen.

Die Landbriefträger haben eine schwarzlederne Brieftasche. Sie tragen überdies ein weißmetallenes Schildchen mit den Worten: „Service rural," um welche herum noch „Administration des Postes" zu lesen ist.

Sämmtliche Uniformstücke sind auf Kosten derjenigen Beamten anzuschaffen und zu unterhalten, welche dieselben gesetzlich zu tragen verpflichtet sind.

2. Die Postverfassung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

(Fortsetzung.)

Kap. 15.

Briefporto.

§. 115. Für einen Brief, dessen Gewicht nicht mehr als ½ Unze beträgt und nicht eine Entfernung von mehr als 300 Miles [1]) durchläuft, sind fünf Cents (= 2,15 Sgr.);

§. 116. und für einen Brief über 300 Miles zehn Cents (4,30 Sgr.) zu erheben.

§. 117. Für Briefe schwereren Gewichts ist für jede ½ Unze oder für überschießende Bruchtheile einer halben Unze das Porto, je nach der Entfernung, um fünf oder zehn Cents zu erhöhen.

§. 118. Briefe, welche bei einer Postanstalt aufgegeben und durch dieselbe bestellt werden, bezahlen zwei Cents (0,85 Sgr.) jeder.

§. 119. Briefe an verschiedene Personen dürfen, bei einer Strafe von 10 Dollars, nicht in ein und dasselbe Couvert oder Packet eingeschlossen werden, dafern sie ihre Bestimmung nicht im Auslande suchen. Dieses Verbot ist jedoch nicht auf die Briefpackete anwendbar, welche wegen der Weiterbeförderung der inliegenden Briefe von einer Postanstalt zur andern an Postmeister adressirt sind.

§. 120. Die Entfernung, nach welcher das Porto zu berechnen ist, giebt die Straße von einer Postanstalt zur andern an, auf welcher die Post befördert wird.

§. 121. Alle Briefe sind auf den kürzesten und schnellsten Routen zu versenden, wenn der Absender nicht eine andere Bestimmung angiebt.

Kap. 16.

Porto von Schiffs- und Dampfbootsbriefen.

§. 122. Alle Schiffsbriefe, welche von derjenigen Postanstalt bestellt werden, die dieselben direct vom Schiffe empfängt, bezahlen jeder ein Porto von 6 Cents; werden sie aber durch die Post andern Postanstalten zugesendet, so sind zu dem gewöhnlichen Portosatze nur 2 Cents zuzuschlagen. Bei dem Empfange solcher Briefe sind dieselben mit „Ship“ (Schiff) zu bezeichnen, wie dies überhaupt auf allen Briefen und Packeten, welche durch

1) 69,15 = 15 geographischen Meilen.

Schiffe aus fremden Ländern gebracht werden, wie auf denjenigen bemerkt sein muß, welche in den Vereinigten Staaten von einem Hafen zum andern auf Routen befördert werden, welche nicht als Postwege declarirt sind.

§. 123. Die Führer oder Besitzer fremder Packetboote erhalten für Briefe, welche sie an die Postanstalt abliefern, keine Entschädigung; es werden jedoch solche Briefe bei der Auslieferung oder bei der Weiterbeförderung durch die Post mit Porto belegt.

§. 124. Die obengenannten Portosätze erleiden bei solchen Briefen und Packeten keine Erhöhung, welche von einem Privatschiffe oder Fahrzeuge von einem Hafen der Vereinigten Staaten zum andern befördert werden, wenn gleich ein Theil der Reise auf Gewässern zurückgelegt werden sollte, die zu Postwegen erklärt sind; z. B. der Mississippi von New-Orleans bis zur Mündung ist ein Postweg; dennoch unterliegen Briefe, welche zwischen New-Orleans und einem andern Hafen der Vereinigten Staaten zu Schiff befördert werden, dem gewöhnlichen Schiffsbriefporto. Wenn aber die ganzen Gewässer zwischen zwei Häfen gesetzliche Postwege sind, dann ist die inländische Portotaxe in Anwendung zu bringen.

§. 125. Briefe und Packete, welche auf einem der Gewässer der Vereinigten Staaten durch Boote befördert werden, mit welchen das Departement eine Uebereinkunft getroffen hat, sind denselben Portosätzen unterworfen, als wenn sie durch die Post zu Lande versendet werden.

§. 126. Für Briefe und Packete, die mit Dampfbooten eingehen, welche Postwegen gleichzuachtende Gewässer befuhren, sind bei der Abgabe dem Adressaten die nämlichen Portosätze anzurechnen, welche bei der Postbeförderung zu Lande Anwendung finden.

§. 127. Wenn ein solcher Brief mit der Post nach einer andern Postanstalt versendet wird, so wird das Porto nach der Entfernung zwischen dem Ausschiffungsorte und der Postanstalt, nach welcher der Brief bestimmt ist, berechnet. Die mit Dampfschiffen eingegangenen Briefe sind nach dem Empfange derselben mit „Steamboat" zu bezeichnen.

§. 128. Für jeden Brief, den ein Postmeister eines Seehafens zur Beförderung nach einem fremden Lande annimmt, ist demselben 1 Cent zu zahlen. — Acte v. 1825. §. 34.

§. 129. Den Schiffsherrn wird (mit Ausnahme fremder Schiffe) für jeden überlieferten Brief oder für jedes Packet 2 Cents, in den Häfen des Eriesees aber nur 1 Cent bezahlt, wenn nicht besondere Contracte abgeschlossen sind.

§. 130. Sind der Postanstalt ohne Auftrag des Schiffsherrn Briefe durch einen Reisenden oder Matrosen übergeben worden, so ist dafür nichts zu bezahlen; sie sind aber demungeachtet mit dem Schiffsbriefporto zu belasten und unter einer Nummer in der

Rechnung für Schiffsbriefe mit Angabe des überbringenden Schiffes einzutragen.

§. 131. Für jeden Brief oder jedes Packet, welches der Eigner eines Dampfbootes überliefert, hat jeder Postmeister 2 Cents auszuzahlen (an Eriesee nur 1 Cent), sofern dieses Boot nicht besondern Contract mit dem Departement abschloß. Der Postmeister hat sich von dem Schiffsherrn eine Quittung mit specieller Angabe der Anzahl der Briefe und der absendenden Orte ausstellen zu lassen. — Acte v. 1825. §. 6.

§. 132. Zu dem Porto von 2 Cents für Schiffsbriefe oder Packete ist noch das interne Porto zuzuschlagen, wenn diese nach andern Orten durch die Post befördert werden.

§. 133. Die Rechnung über empfangene Dampfbootbriefe ist mit Angabe der ausgezahlten Summe und des Portos für die von der Postanstalt bestellten Briefe in der Rechnung für angekommene Schiffs- und Dampfbootbriefe aufzunehmen (Account of ship and steamboat letters received).

Kap. 17.

Porto für Wegbriefe.

§. 134. Wegbriefe (way letters) werden diejenigen Briefe genannt, welche der Postillon auf seiner Tour zwischen zwei Postanstalten erhält und der ersten Postanstalt, die er erreicht, zu übergeben hat. Der Postmeister hat den Ueberbringer nach dem Orte, wo er dieselben erhalten, zu befragen und das Porto von diesen Orten bis zum Bestimmungsorte zu berechnen; neben dem Portosatze ist das Wort „way" zu bemerken. — Acte v. 1825. §. 20.

§. 135. Gehören solche Briefe in den Bestellkreis der zuerst empfangenden Postanstalt, so ist deren Portobetrag auf eine der Karten, welche mit derselben Post eingehen, zu verzeichnen und bei Eintragung der Karten in die Rechnung für angekommene Posten in die „way letter" überschriebene Columne einzutragen.

§. 136. Ist ein Wegbrief bei der Postanstalt nicht auszugeben, so wird das Porto nicht in dieser Columne eingetragen, sondern diese Briefe sind mit den übrigen in die Postkarte zu verzeichnen und nach der betreffenden Postanstalt abzusenden.

§. 137. Der Postmeister hat dem Postillon auf Verlangen 1 Cent für jeden abgelieferten Wegbrief auszuzahlen und zu dem gesetzlichen Porto hinzuzurechnen.

Kap. 18.

Porto für Circulare und Handbillets.

§. 138. Für alle Circulare oder Handbillets, sie mögen auf Briefpapier (quarto post), auf einfaches Schreibpapier (single cap

paper) oder auf Papier, welches nicht größer als letzteres ist, gedruckt oder lithographirt sein, ist für jedes Stück, sobald sie zusammengebrochen, überschrieben, aber unversiegelt sind, auf jede Entfernung ein Porto von 3 Cents zu bezahlen, welches aber vor der Versendung sogleich der Postanstalt bezahlt werden muß; sind solche Briefe versiegelt, so werden sie wie gewöhnliche Briefe tarirt und eine Vorausbezahlung des Portos wird nicht verlangt.

§. 139. Quarto post ist der gewöhnlichen Größe des Briefpapiers, single cap der gebräuchlichen Größe des Schreibpapiers entsprechend.

§. 140. Ist das Circular auf einem größern Bogen als gewöhnliches Schreibpapier gedruckt, so ist dafür das Porto für Zeitschriften zu erheben.

§. 141. Wenn Personen zur Ersparung des Portos absichtlich durch die Posten andere als gedruckte Sachen in gedruckten Bogen versenden, welche die Form und das ungefähre Ansehen von Zeitungen oder Zeitschriften haben, so sind diese Sendungen als Handbillets oder Circulare zu behandeln und unterliegen der dafür bestimmten Taxe. Ebenso sind Versendungen von Avertissements oder Empfehlungen von Waaren, wenn sie auch als Zeitungen declarirt und eine Anzahl Dinge allgemeinen Inhalts enthalten, als Handbillets zu vernehmen.

§. 142. Zeitungsprospecte, welche Zeitungen begleiten oder besonders versendet werden, sind wie Circulare zu vernehmen und müssen im Voraus bezahlt werden.

§. 143. Kupferstiche sind mit der Taxe für Handbillets zu belegen.

§. 144. Sobald etwas Geschriebenes darin enthalten ist, sind Handbillets, Circulare und andere diesen gleich zu achtende Gegenstände dem Briefporto unterworfen.

§. 145. Correcturbogen (corrected proof sheets) sind, so lange sich die Abänderungen einzig auf typographische Irrthümer erstrecken, mit dem Porto für nicht periodische Zeitschriften zu berechnen; bestehen aber die Abänderungen in neuen Zusätzen, so unterliegen diese Bogen der Brieftaxe.

§. 146. Die Postmeister haben alle Packete, welche so vollständig couvertirt und verschlossen sind, daß der Inhalt nicht zu erkennen ist, ebenso verpackte Zeitungen, bei welchen das eine Ende nicht offen gelassen ist, mit Briefporto zu belasten.

Kap. 19.

Zeitungsporto.

§. 147. Zeitungen (newpapers), welche nicht über 100 Miles versendet werden, bezahlen pro Stück ein Cent. Dieser Taxe

unterliegen auch diejenigen Zeitungen für jede Entfernung, die in einem und demselben Staate erscheinen und verschickt werden.

§. 148. Werden sie über 100 Miles oder außerhalb des Staates, in welchem sie erscheinen, versendet, so sind für jede Zeitung 1½ Cents zu erheben. — Acte v. 1825. §. 30.

§. 149. Dieses Porto ist von der Zeitung, nicht vom Bogen zu erheben. Sind daher zwei oder mehr Zeitungen auf einen Bogen gedruckt (wie schon dagewesen ist), so ist von Jeder das volle Porto zu berechnen; ebensowenig ist das Porto für eine Zeitung zu vermindern, welche auf weniger als einen ganzen Bogen gedruckt ist.

§. 150. Mit dem Zeitungsporto sind Zeitungen, Extrablätter, Beilagen und auf dem Rand der Zeitungen angebrachte gedruckte oder geschriebene Nachrichten der Herausgeber von Zeitungen an ihre Subscribenten wegen des schuldigen Subscriptionsbetrages zu belegen. — Acte v. 1825. §. 13.

§. 151. Die Quittungen der Herausgeber können nicht, wie die Subscriptionsrechnungen, versendet werden; dieses Vorrecht erstreckt sich auch nicht auf Herausgeber von Zeitschriften und Magazinen.

§. 152. Eine Zeitung ist eine gedruckte, in Nummern herausgegebene Veröffentlichung, welche in bestimmten Zeiträumen von weniger als einem Monat erscheint und Nachrichten und Ereignisse mittheilt. Sie besteht meistentheils aus einem Bogen Papier, kann aber auch auf zwei Bogen gedruckt sein. In diesem Falle ist einfaches Zeitungsporto zu erheben, vorausgesetzt nämlich, daß die Größe der zwei Bogen zusammen nicht 1900 □Zoll überschreitet; ist die Oberfläche von größerer Ausdehnung, so ist das Porto für Zeitschriften anzuwenden.

§. 153. Eine Extrazeitung oder eine Beilage zu einer Zeitung wird, falls sie als solche erkannt werden, besonders mit Zeitungsporto belegt. Werden sie jedoch nur Extrazeitungen oder Beilagen genannt und in Wirklichkeit als Anzeigen oder Circulare erkannt, so sind sie als solche mit 3 Cents für den Bogen und mit Vorausbezahlung zu vernehmen, sobald sie die Größe eines Bogens Schreib- oder Briefpapier nicht überschreiten; ist der Bogen größer, dann sind sie wie Zeitschriften zu betrachten.

§. 154. Wenn der zu versendende Gegenstand als Circular, Zeitschrift oder Zeitung zu betrachten ist, so muß die Verpackung auf eine solche Art erfolgen, daß der Inhalt bei der Postanstalt genau gesehen und die Ueberzeugung gewonnen werden kann, es enthalte die Sendung weder Geschriebenes noch Merkmale und Zeichen, welche die Stelle der Buchstaben vertreten. Ist der Gegenstand nicht an einem Ende offen gelassen, so wird derselbe als Brief behandelt und nach dem Gewichte tarirt.

§. 155. Die Contractoren, Postillone, Eisenbahnen und Dampfbootlinien können Zeitungen zum Verkauf oder zur Vertheilung unter regelmäßige Subscribenten außerhalb des Felleisens befördern. Werden sie aber dem Postmeister zur Vertheilung unter die Subscribenten überliefert, dann müssen sie mit Porto belastet und verrechnet werden.

§. 156. Neue Auflagen von Büchern oder Magazinen in der Form von Zeitungen (Lieferungen) sind mit dem Porto für periodische Zeitschriften zu belegen.

§. 157. Extrablätter einer Zeitung, welche vorzüglich wiederholte Bekanntmachungen von Büchern und Privatsachen enthalten, sind periodischen Zeitschriften gleichzustellen. — (Entscheidung des Attorney General.)

§. 158. Zeitungen, welche nicht von einer Zeitungsagentur versendet werden, d. h. solche, die nicht von den Herausgebern oder Verlegern zur Versendung gelangen (mit Ausnahme derjenigen, welche gesetzliche Portofreiheit haben), sind mit 3 Cents zu vernehmen und das Porto muß gleich bei der Einlieferung in die Postanstalt erlegt werden.

Kap. 20.

Porto für Zeitschriften und Magazine.

§. 159. Für alle Zeitschriften (pamphlets), Magazine, periodische Schriften und jede andere Art von Gedruckten (mit Ausnahme von Zeitungen, Circularen, Handbillets und Bekanntmachungen, welche schon erwähnt wurden), denen jedoch kein Manuscript beigegeben sein darf, ist für jedes Exemplar von dem Gewicht einer Unze für jede Entfernung $2\frac{1}{2}$ Cents zu erheben. Für jede weitere Unze ist 1 Cent zu vernehmen, wobei überschießende Bruchtheile über $\frac{1}{2}$ Unze für eine volle Unze, die unter $\frac{1}{2}$ Unze aber gar nicht gerechnet werden.

§. 160. Eine Zeitschrift ist ein dünnes, gedrucktes, ungebundenes Buch. Ein Magazin ist eine periodische Zeitschrift, welche in Nummern erscheint und Artikel in Bezug auf Wissenschaften, Literatur, Politik, neue Ereignisse u. s. w. enthält.

Kap. 21.

Bezahlte Briefe, Zeitungen und Zeitschriften.

§. 161. Wenn der Absender eines bezahlten Briefes wünscht, daß der Postmeister der letzten Postanstalt diesen Brief nach einem Orte, an welchem keine Post besteht, durch Privatgelegenheit befördern möchte, so ist derselbe genau in der verlangten Weise zu befördern, sobald eine geeignete Gelegenheit vorkommt.

§. 162. Jedem, der es wünscht, ist die Bezahlung eines Briefes, einer Zeitung, eines Magazines oder einer Zeitschrift, welche er zur Beförderung der Postanstalt übergiebt, gestattet; der Portosatz ist darauf zu verzeichnen, und gegenüber das Wort: „Paid“ (bezahlt) zu bemerken. Alle bezahlte Briefe, Handbillets, Circulare und Zeitungen müssen in der Postkarte eingetragen, und sobald die Post geschlossen ist, in die geeigneten Columnen der Rechnung für Postversendungen verzeichnet werden.

§. 163. Das Porto für bezahlte Zeitungen und Zeitschriften ist in das Formular der Rechnungen für empfangene Zeitungen und Zeitschriften einzutragen. (Accounts of newpapers and pamphlets received.)

§. 164. Bei der Eintragung des eingenommenen Portos von bezahlten und versendeten Zeitungen und Zeitschriften in die Rechnung, hat der Postmeister die Einnahme von Zeitungen und die von Zeitschriften besonders anzugeben.

Kap. 22.

Verminderung und Zurückerstattung des Portos.

§. 165. Auf Verlangen haben die Postmeister das Porto für Briefe, welche von andern Postmeistern an dritte Personen in Dienstangelegenheiten geschrieben worden sind, sowie für deren Briefe an Herausgeber von Zeitungen, in denen denselben Nachricht gegeben wird, daß ihre Zeitungen nicht abgenommen wurden ꝛc., zu erlassen, da sie als Officialbriefe Portofreiheit genießen.

§. 166. Das Porto für einen Privatbrief kann aber unter dem Anführen, daß dem Absender Portofreiheit zustehe, nicht zurückgegeben werden.

§. 167. Die Postmeister können zuviel erhobenes Porto (an overcharge) erstatten, welches durch unrichtige Annahme des Gewichts oder der Entfernung der Poststraße, auf welcher der Brief befördert wurde, herbeigeführt ward.

§. 168. Bisweilen werden, besonders von auswärts, Packete von Zeitungen, Zeitschriften und Büchern, in Briefform verpackt, zur Beförderung mit der Post bei den Postanstalten niedergelegt. Solche Sendungen müssen nach ihrer Schwere und nach der Briefportotaxe vernommen werden. Kommen nun solche Packete am Bestimmungsorte an und sollte der Adressat eine Verminderung des Briefportos beanspruchen, so hat derselbe das Packet in Gegenwart des Postmeisters zu öffnen. Finden sich nur oben erwähnte Gegenstände darin vor, so kann es gegen das für dieselben gesetzlich bestimmte Porto ausgeliefert werden. — (§. 152.)

§. 169. In allen andern als in den vorhergehenden §§. angegebenen Fällen haben die Postmeister, wenn eine Verminderung

des Portos beantragt wird, umständlichen Bericht an das Departement zu erstatten und dessen Entscheidung zu erwarten.

§. 170. Wenn eine Verminderung des Portos eintritt, so ist dies in der Postkarte, mit welcher der zuvieltarirte Brief ankam, speciell anzumerken.

Kap. 23.

Von der Einhebung der Postgelder.

§. 171. Die Postmeister haben bei Bezahlung von Porto oder irgend einer Anweisung, einer Forderung oder eines Depositums, wenn sie zu deren Einziehung und Annahme für Rechnung des Departements beauftragt sind, nur baares Geld anzunehmen.

§. 172. Es ist den Postmeistern nicht gestattet, Jemandem wegen des Portos Credit zu geben.

§. 173. Wenn Credit gegeben worden ist, so können weder Official- noch bezahlte Briefe, noch Briefe, für welche der Schuldner das Porto erlegen will, zurückgehalten werden, bis der schuldige Betrag dem Postmeister bezahlt ist.

§. 174. Ebensowenig können sie sich weigern, dem Schuldner nur Einen von verschiedenen an ihn gerichteten Briefen auszuliefern, wenn er das Porto für die übrigen Briefe nicht bezahlen will.

§. 175. Die Postmeister dürfen nicht verfehlen, von den Namen und Nummern aller bei ihrem Amte versendeten und angekommenen Zeitungen für die Subscribenten eine genaue Uebersicht mit Angabe des Portobetrages für jede aufzustellen.

§. 176. Beim Beginn jedes postalischen Quartals haben die Postmeister die Subscribenten und Andere, welche aus ihren Aemtern regelmäßig Zeitungen erhalten, aufzufordern, das dafür fällige vierteljährliche Porto vorauszuzahlen; ohne diese Vorausbezahlung ist ihnen keine Zeitung auszuliefern, wenn sie auch das Porto für jede Zeitung einzeln bezahlen wollten. — Acte von 1825. §. 30.

§. 177. Wenn die Versendung einer Zeitung erst im Laufe eines Quartals beginnt, so hat der Postmeister das Porto von den Subscribenten bis zu Ende dieses Quartals im Voraus zu verlangen.

§. 178. Am Ende eines Quartals haben die Postmeister das Porto um den Betrag zu ermäßigen, den dasselbe im Laufe des Quartals für nicht angekommene Zeitungsnummern austrug.

§. 179. Das Porto für alle Zeitschriften und Magazine ist bei der Ueberlieferung für jedes Stück zu entrichten, in eine be-

sondere Liste einzutragen und in die laufende Rechnung mit aufzunehmen.

§. 180. Alle unbestimmt erscheinende Zeitungen, Handbillets und Circulare, sowie alle andere vorauszubezahlende Sachen, sind in den Courskarten und den Postversendungsrechnungen als bezahlte Briefe zu verzeichnen.

(Fortsetzung folgt.)

---

3. Ueber das Postvorschußwesen.

(Fortsetzung.)

Im Großherzogthume Mecklenburg-Schwerin darf Verlag von den Postämtern nur für solche Behörden gemacht werden, die ein öffentliches Siegel haben, mittelst dessen Aufdrückung ihre Befugniß erkannt wird. Jeder Privat-Post-Verlag ist bei einer dem Duplo desselben gleichkommenden Geldstrafe untersagt.

Der Verlag wird nicht sofort von der recipirenden Postanstalt baar gemacht, sondern erst an den Aufgeber berichtiget, wenn das Aufgezeichnete von der distribuirenden Postanstalt eingegangen ist. Es bleibt also die Anwendung der Postcassen-Gelder zu solchem Verlage durchaus verboten. — Die distribuirende Postanstalt muß gleich nach Empfang eines Briefes, worauf Verlag gezeichnet ist, solchen wahrnehmen, mithin mit umgehender Post remittiren, oder, wenn die Ablösung verweigert wird, den Brief retour senden. Erfolgt der angerechnete Verlag nicht innerhalb der, nach der Entfernung der Orte dazu nöthigen Zeit, oder werden nicht wenigstens innerhalb solcher die Ursachen des Verzugs von der distribuirenden Postanstalt zurück gemeldet, oder auch die Verlagsbriefe remittirt: so muß die recipirende Postanstalt der vorgesetzten Behörde davon Anzeige machen. Macht die recipirende Postanstalt solche Anzeige nicht, so ist sie gleich verantwortlich, eventualiter zum Ersatz der Verlags-Gelder ex propriis schuldig. Dem Aufgeber liegt aber gleichfalls ob, wenn er nicht binnen Monatsfrist wegen des Verlages durch baar Geld oder Remission der Briefe befriediget ist, sich höheren Orts zu melden, und im Unterlassungsfall haftet die Postcasse nicht für seine Ansprüche.

Die recipirende Postanstalt darf pro Cura 3 ß. (circa $2\frac{1}{5}$ Sgr.) vom Thaler mit zur Auslage anrechnen, und muß gleich bei der Einkartirung die Hälfte des Retourportos [1]) wahrnehmen und berechnen. Die Wahrnahme von Reporto und Procura hat in

---

1) V. v. 11. Mai 1825.

allen Fällen stattzufinden, wo ein Postvorschuß begehrt und geleistet wird, ohne allen Unterschied, ob herrschaftliche, portobefreite Behörden oder wer sonst die Absender sind. Reporto für Postverläge wird immer in der Karte mitberechnet, in welcher das Porto für die Sendung selbst zu berechnen ist. Für diejenigen Verlagsbriefe, welche unabgelöst retour kommen, darf das einmal berechnete Postporto nicht abgestrichen werden, sondern der Aufgeber ist schuldig, solches beim Zurückempfang seines Briefes zu erstatten.

Die Procuragebühr bleibt lediglich eine Vergütung der expedirenden Postofficianten, daher solche von den Postamts-Vorständen nur insofern in Anspruch genommen werden darf, als selbige nach der bestehenden Einrichtung an der Expedition der Posten wirklich Theil nehmen. Die Art, wie mehre Officianten bei den größeren Postanstalten an dieser Gebühr Theil zu nehmen haben, bleibt der besonderen Bestimmung der Kammer vorbehalten.

In der Postverfassung des Herzogthums

Braunschweig

sind folgende Bestimmungen enthalten:

Zur Bequemlichkeit für die Behörden, sowie überhaupt für das Publikum, ist den Postbeamten erlaubt, auf ihre Gefahr, Geldvorschüsse auf Briefe oder Packete zu machen, welche mit dem Porto zugleich von dem Empfänger wieder bezahlt werden können.

Briefe oder Packete, worauf ein Postvorschuß geleistet, dürfen ohne vorherige Berichtigung dieses Vorschusses und des Portobetrages dem Adressaten weder ausgehändigt, noch viel weniger von selbigem erbrochen werden. Dagegen kann Niemand zur Einlösung eines solchen Briefes oder Packetes gezwungen werden. Wenn ein Postbeamter ein Poststück, worauf Postvorschuß haftet, vor Entrichtung desselben aushändigt oder die Oeffnung gestattet, so bleibt der Beamte der Postcasse für das Porto, und der Postanstalt, welche dasselbe abgesendet hat, für den Vorschuß verantwortlich.

Uebrigens bleibt es den Postbeamten überlassen, Postvorschüsse zu leisten oder zurückzuweisen, und nöthigenfalls auch in der Art sich sicher zu stellen, daß der Vorschuß nicht sofort baar bezahlt, sondern so lange a conto gestellt wird, bis Gewißheit vorhanden ist, daß solcher vom Empfänger berichtigt worden.

Bei zu leistenden Postvorschüssen wird, außer dem Porto für den Gegenstand, worauf der Vorschuß geleistet, bis zu der Summe von fünf Thalern für jeden auszuzahlenden halben Thaler ½ gGr. Procuragebühren, gleichviel, ob der Gegenstand angenommen worden oder dessen Annahme von dem Adressaten verweigert ist, berechnet und erhoben. Diese Vorschrift soll so zu verstehen sein, daß das Maximum der Procuragebühren nie die Summe von

5 Thlr. übersteigen kann, wenn auch die Summe so beträchtlich sein sollte, daß, wenn von jedem halben Thaler 6 Pf. erhoben würden, mehr als 5 Thlr. zu entrichten sein würden.

Die dem Postbeamten früher überlassen gewesenen Procuragebühren werden seit dem 1. Nov. 1846 für Rechnung der herzogl. Postcasse ausschließlich erhoben. Zur Vereinnahmung der Procuragebühren ist ein Register, zu welchem die Formulare[1]) geliefert werden, anzulegen und sind in demselben die mit Postvorschuß behafteten Briefe ꝛc. nach der Zeit der Aufgabe den vorgedruckten Columnen gemäß einzutragen. Nach Ablauf eines Rechnungs-Quartals ist das Register abzuschließen, und der Betrag der erhobenen Procuragebühren in einer Summe sub rubro „An Procuragebühren" in der Recapitulation der Quartals-Rechnung in Einnahme zu stellen, das Register selbst aber der betr. Rechnung in Abschrift als Beleg anzulegen. In dem Register und in der gleichlautenden Abschrift ist am Schlusse folgende Notiz zu machen:

„Daß in dem Quartale 184 bei d herzogl. Post hieselbst außer den vorstehend berechneten an Procuragebühren nichts weiter zu vereinnahmen gewesen, wird damit pflichtmäßig bescheinigt."
(Ort, Datum und Unterschrift des Rechnungsführers.)

Im

Churfürstenthum Hessen

und im

---

1) Beleg Nr. zur Einnahme-Rechnung vom Quartale 184

Nachweisung
der Einnahme an Procuragebühren
bei d herzoglichen Post-
zu
für

Aufgabe der Briefe. Monat.	Dat.	Namen der Absender.	Der Adressaten Namen.	Wohnort.	Betrag des Vorschusses. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Betrag der Procuragebühr. Rthlr.	Sgr.	Pf.	Angabe der Speditions-Postanstalt und sonstige Bemerkungen.

Fürstenthum Lippe

ist die Procuragebühr für Postvorschüsse von der colligirenden Poststelle

für jeden Thaler Vorschuß mit . . . . . 1½ Sgr.

für die Beträge unter oder über den vollen Thaler

bis 7½ Sgr. mit . . . . . ½ ≈

≈ 15 ≈ ≈ . . . . . 1 ≈

≈ 30 ≈ ≈ . . . . . 1½ ≈

anzusetzen. Die früher übliche Theilung dieser Gebühr zwischen der colligirenden und der distribuirenden Postanstalt ist weggefallen.

Ueber die Erhebung der Procuragebühren von Postvorschüssen sind den fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postanstalten des sächsischen Districts folgende Vorschriften ertheilt:

1) Für die nach Thalern und Groschen rechnenden Postanstalten.

Der einen Vorschuß leistende Postbeamte ist berechtigt, für die Groschenbeträge unter oder über den vollen Thaler in Anrechnung zu bringen:

bis 2½ Sgr. . . . nichts,

≈ 10 ≈ . . . . ½ Sgr. Procuragebühr,

≈ 20 ≈ . . . . 1 ≈ ≈

≈ 30 ≈ . . . . 1¼ ≈ ≈

(wie für den Thaler voll).

2) Für die nach Gulden und Kreuzern rechnenden Postanstalten.

Dem einen Vorschuß leistenden Postbeamten ist gestattet, für die Kreuzerbeträge unter oder über den vollen Gulden in Anrechnung zu bringen:

bis 10 Kr. . . . nichts,

über 10 ≈ 20 ≈ . . . 1 Kr. Procuragebühr,

≈ 20 ≈ 40 ≈ . . . 2 ≈ ≈

≈ 40 ≈ 1 Gulden . . 3 ≈ ≈

(wie für den Gulden voll).

Von sämmtlichen Thurn- und Taxis'schen Postanstalten sind alle mit Vorschuß behaftete Briefe mit dem Namen des Empfängers, dem Absendungs- und Bestimmungsorte speciell in die Karten einzutragen und der Betrag des Postvorschusses, sowie der Procura, ist nicht mit dem Auslageporto, welches etwa sonst noch auf dem Briefe haftet, zusammen, sondern abgesondert vorzutragen. Zu diesem speciellen Eintrag ist die Rubrik für recommandirte Briefe zu benutzen. Damit die Postvorschußbriefe bei dem Eintrag in die Karten nicht mit den recommandirten Briefen verwechselt werden können, ist ersteren keine Nummer zu geben, dagegen die Bemerkung: „Postvorschuß" beizufügen.

Sowol um die Sicherstellung der Postbeamten bei den von ihnen gegebenen Postvorschüssen zu erhöhen, als das Publikum

vor Schaden durch betrügliche Aufgabe und falsche Declarationen zu bewahren, ist für die Postanstalten des fürstlich Thurn- und Taxis'schen Postgebiets Folgendes verfügt:

In allen Fällen, wo der Aufgeber eines mit Vorschuß belasteten Packets dem Postbeamten nicht so bekannt ist, daß er über die Richtigkeit der Werthsangabe und der Rückerstattung des Vorschusses keinen Zweifel hat, ist dem mit Vorschuß belegten Poststücke eine schriftliche, in die Karte besonders einzutragende Requisition beizufügen, in welcher das Abgabs-Postamt ersucht wird, zu bemerken, ob der Vorschuß angenommen worden ist oder nicht. In einem sowol, wie in dem andern Falle ist diese Requisition nebst darunter gesetzter Antwort und Rückmeldung an das Aufgabe-Postamt zurückzusenden, und zwar ebenfalls wieder mittelst Eintragens in die Postkarte. Dieses letztere Postamt verfährt nunmehr mit Auszahlung des Vorschusses nach Maßgabe dieser Rückmeldung, und es hat sich selbst beizumessen, wenn es diese Vorsicht unterlassen hat, und ein daraus entstehender Nachtheil dasselbe betrifft.

Wenn der Anweisung eines Postvorschusses eine betrügerische Absicht des Absenders zum Grunde gelegen hat, und das damit beschwerte Poststück von dem Adressaten in gutem Glauben angenommen und eröffnet worden ist: so soll in solchen Fällen, auch wenn der Vorschuß eingelöst und das Packet schon eröffnet worden ist, der Auszahlung des Vorschusses von dem absendenden Postamte auf Benachrichtigung bis zur Aufklärung der Sache Anstand gegeben werden, insofern die Auszahlung nicht schon auf die oben angeordnete Rückmeldung geschehen, und der Adressat von dem vorgekommenen Betruge dem Abgangs-Postamte sogleich in glaubhafter Weise Anzeige macht.

In den Post-Verträgen über die internationale Correspondenz ist in der Regel über die Berechnung der Procuragebühr für Postvorschüsse etwas weiter nicht bestimmt, als daß dieselbe in jedem der contrahirenden Staaten nach den für den innern Postverkehr giltigen Bestimmungen, doch nur einmal, und zwar von der absendenden Postanstalt erhoben werden soll. Da nun aber dem Postbeamten die Mittel nicht gegeben sind, die Bestimmungen der fremden Postverwaltungen kennen zu lernen, so fällt somit so ziemlich jede Controle über die richtige Erhebung der Procuragebühr von Seiten der gegenüberliegenden ausländischen Postanstalt weg. Eine Ausnahme hiervon haben wir nur in dem neuen Postvertrage zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin gefunden, in welchem die Procuragebühr für einen Vorschuß auf einen Silbergroschen pro Thaler festgesetzt ist. Für überschießende Beträge von mehr als einem Silbergroschen wird die Gebühr wie

für einen vollen Thaler berechnet. Diese Gebühr bezieht diejenige Postverwaltung, deren Postanstalt den Vorschuß leistet.

Dies die speciellen Bestimmungen in den vorzüglichsten deutschen Poststaaten über das Postvorschußwesen. Stellen wir nun noch die verschiedenen Sätze der Procuragebühren in einer Uebersicht zusammen.

An Procuragebühren ist zu bezahlen für einen Postvorschuß im Betrage von

	1 Thlr.	2 Thlr.	3 Thlr.	4 Thlr.	5 Thlr.	10 Thlr.
in Preußen	2 Sgr.	4 Sgr.	6 Sgr.	8 Sgr.	10 Sgr.	20 Sgr.
= Sachsen und = S.-Altenburg:						
a) für Mittelbehörden	$1\frac{1}{2}$ =	3 =	$4\frac{1}{2}$ =	6 =	$7\frac{1}{2}$ =	15 =
b) für andere Behörden u. Privatpersonen	$2\frac{1}{2}$ =	5 =	$7\frac{1}{2}$ =	10 =	$12\frac{1}{2}$ =	20 =
= Bayern	1,8 =	3,5 =	5,2 =	6 =	7,8 =	15,5 =
= Hannover	$1\frac{1}{4}$ =	2,5 =	$3\frac{3}{4}$ =	5 =	$6\frac{1}{4}$ =	12,5 =
= Baden	1,8 =	3,2 =	4,6 =	6 =	7,8 =	15,2 =
= M.-Schwerin	2,2 =	4,4 =	6,6 =	8,8 =	11 =	22 =
= Braunschweig	$1\frac{1}{4}$ =	2,5 =	$3\frac{3}{4}$ =	5 =	$6\frac{1}{4}$ =	12,5 =
im Th.- u. Taxis'schen Bezirk:						
a) in Chur-Hessen b) in Lippe c) im sächs. Distrikt	1,5 =	3 =	4,5 =	6 =	7,5 =	15 =
	$1\frac{1}{4}$ =	2,5 =	$3\frac{3}{4}$ =	5 =	$6\frac{1}{4}$ =	12,5 =

Die Einrichtung des Postvorschußwesens muß als sehr bequem für das Publikum und als nutzenbringend für die Postbeamten resp. die Postcasse bezeichnet werden. Bequem für das Publikum, weil dasselbe dadurch sich in vielen Fällen den Baarsendungen überheben und weil sich dadurch der Absender für seine vielleicht an ihm gänzlich Unbekannte gerichtete Waarensendungen sogleich bezahlt machen kann. Manche Zusendungen würden ohne diese Einrichtung geradezu gar nicht zu bewerkstelligen sein. Freilich wird aber das correspondirende Publikum wegen der enormen Höhe der gesetzlichen Procuragebühren in vielen Staaten sehr oft abgehalten, von dieser zweckmäßigen Institution Gebrauch zu machen. Sehr zu wünschen bleibt es, daß die Procuragebühren allgemein auf einen mäßigen Betrag herabgesetzt werden möchten, in der Art, daß das Publikum in den Stand gesetzt wird, diese Einrichtung häufiger als seither benutzen zu können. Wir verkennen keineswegs die einzelnen Gründe, die gegen eine derartige Moderation

geltend zu machen hin und wieder versucht wird, und sind schlechterdings nicht gemeint, daß ein nicht uneinträgliches Emolument der Postbeamten, das in vielen Staaten in dem Bezuge dieser Gebühren besteht, irgendwie geschmälert werde. Allein wir haben hierbei die Ansicht, daß durch die in Folge der Einführung mäßigerer Gebühren sich vermehrenden Vorschußentnahmen der seitherige Betrag dieser Nebeneinnahme so ziemlich werde erreicht werden und daß durch die gleichzeitige Einführung der Postanweisungen (Baarzahlungen) und die Ueberweisung der hieraus sich ergebenden Gebühren an die Postbeamten, welchen jetzt die Procuragebühren als ein Emolument zugehen, der etwa sich noch herausstellende Ausfall reichlich werde gedeckt werden. Aus demselben Grunde können wir eine daraus hervorgehende Schmälerung des Postportos und Beeinträchtigung der Postcasse nicht annehmen.

Es ist zu bedauern, daß der in Dresden versammelt gewesene Postcongreß diesem nicht unwichtigen Gegenstande, der in der bekannten Propositionsschrift vom $\frac{13}{31}$. März 1847 unter III. 2. e) als ein Berathungspunkt bezeichnet worden war, eine besondere Bedeutung nicht beigelegt hat und vor der Hand sich nur dahin hierüber geeinigt wurde, daß für das Verfahren bei Postvorschüssen die bisherigen, wie wir gesehen haben, so sehr abweichenden Bestimmungen beibehalten werden sollen, indem die Vorschüsse mehr für Verläge von inländischen Behörden gemacht würden und sich deshalb mehr auf das Inland beschränkten, was aber keineswegs der Fall ist. Wir haben uns deshalb nicht versagen können, diesen Gegenstand einer ausführlichen Besprechung zu unterwerfen und somit die Aufmerksamkeit auf denselben zu lenken, und knüpfen daran die Hoffnung, daß das Postvorschußwesen nach dem nächsten Wiederzusammentritte des Congresses bei der definitiven Beschlußfassung die Berücksichtigung allseitig finden werde, die dasselbe verdienen dürfte.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Bayern.

1) Die Behandlung der unbestellbaren Briefe betr.[1])

Im Namen Sr. Majestät des Königs von Bayern. — Zur Erzielung eines gleichförmigen Verfahrens bei Behandlung der unbestellbar zurückkommenden Briefe (Retour-Briefe) wird unter Aufhebung der seither darüber bestandenen Vorschriften nachstehende Verordnung erlassen.

I. Briefe, welche dem Adressaten am Ort ihrer Bestimmung nicht überliefert werden können, sind unbestellbar, und in diesem Falle je nach den verschiedenen Ursachen, aus welchen sie unbestellbar werden, nach nachfolgenden Bestimmungen zu behandeln.

Die Briefe werden unbestellbar:

1) Wegen Abreise des Adressaten.

a. Ist der Adressat abgereist, ohne bezüglich der nach seiner Abreise an ihn eingehenden Briefe eine Bestimmung getroffen zu haben, und kann auch nicht mit Zuverlässigkeit ausgemittelt werden, wohin er gereist ist, so ist ein jeder an ihn ankommende Brief von der Postbehörde, bei welcher er zur Bestellung eintraf, einen Monat lang aufzubewahren, und falls während dieser Zeit weder von dem Adressaten noch von dem Absender eine weitere Reclamation erfolgt, nach Ablauf dieses Termines ohne fernere Verzögerung an den Ort seiner Aufgabe oder resp. letzten Absendung zurückzuschicken.

b. Ist dagegen von dem Adressaten desfalls Bestimmung getroffen, oder über den dermaligen Aufenthaltsort desselben verlässige Auskunft zu erhalten, so sind die Briefe dem Adressaten jedesmal ohne Verzug dahin nachzusenden, resp. der bezüglichen Bestimmung des Adressaten genau zu entsprechen.

2) Wegen Nichtausmittelung des Adressaten.

a. Ist der Adressat am Bestimmungsorte unbekannt, und die Ortsbestimmung selbst unzweifelhaft, so haben sich die k. Postbehörden alle Mühe zu geben, den Adressaten durch emsiges Nachforschen bei den Ortspolizeibehörden, Gastwirthen ꝛc. auszumitteln. Bleiben diese mehrmals wiederholten Nachforschungen ohne Erfolg, so sind dergleichen

---

1) Verf. d. Gen.-Verwaltung d. k. Posten u. Eisenbahnen v. 20. Dec. 1847. (Verordn.- u. Anzeigebl. f. d. k. bayer. Posten Nr. XXXIX.)

Briefe einen Monat nach ihrem Eintreffen wieder an den Aufgabs- und resp. letzten Absendungsort zurückzuschicken.

b. Ist der Adressat an dem auf der Adresse bezeichneten Orte unbekannt, hat sich aber die Expedition, welcher der Brief zuerst zur Bestellung zugekommen ist, überzeugt, daß letzterer nach einem zweiten Orte desselben Namens gehöre, so ist ein solcher Brief sofort nach jener Expedition zu leiten, bei welcher der benannte Ort liegt.

c. Sind jedoch in diesem Falle mehrere Orte gleichen Namens vorhanden, so sind derlei Briefe nur dann einer weiteren Expedition zur Bestellung zuzusenden, wenn sich aus der Adresse in Bezug auf Stand und Eigenschaft des Adressaten genügende Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit ergeben, welcher von den mehreren der richtige Bestimmungsort sei, außerdem hat sofort die Zurücksendung an den Aufgabsort zu erfolgen.

d. Ist endlich der Ort, wohin die Adresse lautet, ganz unbekannt, somit auch der Adressat nicht zu ermitteln, so sind derlei Briefe gleichfalls ohne Verzug an den Aufgabsort zurückzusenden.

3) Wegen Ableben des Adressaten.

Ist der Adressat gestorben, so muß der Brief dem notorisch bekannten Erben, oder wenn dieser nicht hinlänglich bekannt ist, der Verlassenschafts-Commission, bei Handlungshäusern dem einstweiligen Vorsteher der Handlung, dem Vormunde ꝛc. überhaupt jener Person zugestellt werden, welche in die Rechte des Verstorbenen eingetreten ist, oder dieselben gesetzlich zu vertreten hat.

Befindet sich aber, wie z. B. beim Ableben fremder, nicht ansässiger Adressaten eine solche Person nicht an dem Ort, wohin der Brief adressirt ist, so ist derselbe an den Ort, woher er gekommen, ohne Verzug zurückzusenden.

4) Wegen verweigerter Annahme.

Wird die Annahme eines Briefes von Seite des Adressaten aus irgend einem Grunde verweigert, so hat die Zurücksendung an den Ort der Aufgabe unverweilt zu geschehen.

5) Wegen unterbliebener Auslösung.

In diesem Falle werden Briefe unbestellbar, welche an eine Posterpedition poste restante gestellt sind, und daselbst während des verordnungsgemäßen Aufbewahrungstermines ohne Nachfrage bleiben.

Die bezüglich der Behandlung dieser Briefe überhaupt geltenden Bestimmungen werden durch besondere Verordnung vom heutigen bekannt gemacht, und wird daher hier lediglich darauf Bezug genommen.

II. Auf jedem Briefe, welcher aus einer der vorangegebenen Ursachen als unbestellbar verbleibt, ist bei der Zurücksendung der Grund seiner Unbestellbarkeit kurz, jedoch deutlich anzugeben.

Bei Briefen, welche wegen verweigerter Annahme als unbestellbar zurückzusenden sind, soll die Annahmsverweigerung in der Regel von dem Adressaten selbst auf dem Briefe bemerkt werden, und ist derselbe bei der Zustellung darum besonders anzugehen.

Weigert sich der Adressat, diesem Ansuchen zu entsprechen, so liegt in diesem, wie in den übrigen unter Abschnitt I. aufgeführten Fällen die Beisetzung der die unterbliebene Bestellung rechtfertigenden Bemerkung an Orten, wo besonders verpflichtete Briefträger bestellt sind, diesen, außerdem aber den Beamten und resp. Expeditoren selbst ob.

III. Bei der Zurücksendung unbestellbarer Briefe vom Inlande darf lediglich das für die Hersendung erwachsene Porto als Retourporto zurückgerechnet werden, und findet eine neue Portoaufrechnung niemals statt.

Wird aber in dem unter Abschnitt I. Ziffer 1. b. erwähnten Falle dem abgereisten Adressaten ein Brief an seinen bekannten Aufenthaltsort nachgeschickt, so ist derselbe gleich der am neuen Absendungsorte aufgegebenen Correspondenz ohne Rücksicht, ob die erste Versendung frankirt oder unfrankirt erfolgte, mit der treffenden Taxe zu belegen, und das ebenfalls schon darauf haftende Porto als Auslage zu behandeln und weiter zu rechnen.

Eine Ausnahme hievon findet nur in dem Falle statt, wenn der neue Bestimmungsort zugleich der frühere Aufgabsort ist, sonach nur eine Rücksendung erfolgt, in welchem Falle sodann auch nur das für die erste Versendung allenfalls auf dem Briefe haftende Porto als Retourporto anzurechnen ist.

Bei Briefen vom Auslande sind in Betreff des Porto der als unbestellbar zurückzusendenden Briefe, die auf den Grund der verschiedenen Postverträge bekannt gegebenen bezüglichen Vorschriften in Anwendung zu bringen.

IV. Von derjenigen Postbehörde, an welche bei ihr aufgegebene Briefe als unbestellbar zurückkommen, ist

1) vor Allem darauf zu sehen, ob der Aufgeber aus Siegel oder Handschrift mit Verlässigkeit erkannt werden kann, und in diesem Falle sodann ein solcher Retourbrief gleich anderen ankommenden Briefen dem Aufgeber einzuhändigen, resp. an denselben gegen Entrichtung des darauf lastenden Porto zurückzubestellen.
2) Kann dagegen der Aufgeber aus Siegel und Adresse des Briefes mit Bestimmtheit nicht erkannt werden, so müssen alle solche als unbestellbar zurückkommenden Briefe ohne Unterschied, ob sie recommandirt oder nicht recomman-

dirt sind, unter fortlaufender Nummer nach dem Datum ihrer Rückkunft in eine alljährlich neu anzulegende Liste eingetragen, dabei mit Nummer und Datum selbst versehen, und sodann 4 Wochen hindurch vor dem Schalter- oder Expeditionslocale hinlänglich versichert zu Jedermanns Ansicht öffentlich ausgesteckt werden.

3) Meldet sich während dieses Zeitraumes der Aufgeber resp. Eigenthümer eines solchen Briefes, und kann sich derselbe hiezu entweder durch den Postschein, wenn der Brief recommandirt abgeschickt worden ist, oder durch Siegel und Handschrift legitimiren, so ist demselben der treffende Brief, und zwar im Falle der Recommandation gegen Bescheinigung, andernfalls ohne Bescheinigung gegen Berichtigung des darauf angerechneten Porto zurückzugeben.

4) Geschieht dagegen nach einem solchen ausgesteckten Briefe keine Nachfrage, so ist derselbe nach Ablauf des vierwöchentlichen Termines einzuziehen, sofort in der bisherigen Weise in ein monatlich anzulegendes Verzeichniß, wozu die Formulare jedesmal von dem vorgesetzten Bezirksamte zu beziehen sind, überzutragen, und dieses Verzeichniß sodann mit den darin aufgeführten, also mindestens 4 Wochen lang vorher ausgesteckt gewesenen Retourbriefen oder in Ermangelung solcher eine Fehlanzeige spätestens am dritten Tage nach Ablauf eines jeden Monats an das vorgesetzte Bezirksamt ohne weiteren Begleitungsbericht einzusenden.

Das auf den einzusendenden Briefen haftende und in dem Verzeichnisse vorgemerkte Porto darf dabei weder als Auslage noch als Retourporto in der Karte, mit welcher die Einsendung erfolgt, angesetzt oder nachgenommen werden, sondern ist über dessen Vergütung die bezirksamtliche Entscheidung zu gewärtigen.

5) In der vorstehend unter Ziffer 2 angeführten Liste sind die von dem Aufgeber während der Aussteckung reclamirten, sowie die an das vorgesetzte Bezirksamt als unanbringlich einzusendenden Briefe bei der Abgabe an den Aufgeber und resp. bei dem Uebertrage in das an das Bezirksamt einzusendende Monatsverzeichniß jedesmal sofort zu streichen und bei jedem Briefe zugleich der Grund des Abstriches kurz zu bemerken.

V. In den ersten Tagen eines jeden Monats haben die k. Bezirksämter die von den untergebenen Aemtern und Expeditionen eingesendeten und von den Local-Haupterpeditionen vorgelegten unanbringlichen Retourbriefe zur Ermittelung des Aufgebers amtlich zu öffnen, und dabei sich nach folgenden Bestimmungen zu achten:

1) Die Eröffnung soll in der Regel von dem k. Amtsvorstande oder einem von ihm damit speciell beauftragten Officialen geschehen, und hiezu jedesmal ein zweiter Beamte in der Eigenschaft als Actuar beigezogen werden.

2) Ueber die Eröffnung ist ein eigenes Protocoll zu führen, welches

a. die fortlaufenden Nummern der zur Revision vorliegenden, unanbringlichen Briefe;

b. deren vollständige Adressen und ursprünglichen Bestimmungsorte mit augenfälliger Bezeichnung allenfallsiger recommandirter und Poste restante-Briefe;

c. Tag, Monat und Jahr der Zurücksendung;

d. die Ursache der Unbestellbarkeit;

e. die Vormerkung des durch die Eröffnung in Ansehung der Bestellbarkeit sich ergebenen Resultates, und

f. die darauf getroffene Verfügung — zu enthalten hat.

3) Läßt sich bei der Eröffnung aus der Unterschrift des Briefstellers oder — jedoch erst dann, wenn sich die Unterschrift allein als ungenügend erwiesen hat — aus dem Inhalte des Briefes der Aufgeber erkennen, so ist

a. dessen Name resp. Adresse, sowie die Nummer, unter welcher der Brief im Protocolle vorgetragen ist, auf der Rückseite des Briefes vorzumerken, und letzterer sofort neben dem Siegel des Aufgebers mit dem Amtssiegel zu schließen, sodann

b. die Taxe festzusetzen, welche von der Aufgabspost bei der Rückgabe an den Aufgeber für die erstmalige Versendung erhoben werden muß.

Dabei sind die auf den Briefen haftenden Portotaxen im Allgemeinen einer genauen Revision zu unterziehen und nach Befund zu berichtigen, sowie

aa. die inländischen Portotaxen ganz abzustreichen, wenn die Briefe an Aufgeber zurückgehen, welche bezüglich der an sie eintreffenden Correspondenz die Portofreiheit genießen, und

bb. diese Taxen auf die Hälfte zu ermäßigen, wenn die Aufgeber Militärpersonen sind, denen für die an sie ankommenden Briefe diese Moderation verordnungsgemäß zusteht.

4) Die auf solche Weise behandelten Briefe sind sodann unter Couvert an die Aufgabspost zur Bestellung an den Aufgeber zurückzusenden, und dabei jene Beträge als Porto in Anrechnung zu bringen, um welche die auf den Briefen angesetzten Taxen in Folge der Revision erhöht worden sind.

Hat eine solche Erhöhung nicht stattgefunden, so darf, wie bei der Einsendung an die k. Bezirksämter, so auch bei der Rücksendung von diesen an die Aufgabsexpedition ein Porto nicht angerechnet werden.

Allenfallsige Taxabstriche und Taxminderungen sind nach der unter Ziffer 8 folgenden Vorschrift zu behandeln.

5) Kann dagegen der Aufgeber eines unanbringlichen Retour-Briefes bei der Eröffnung des letzteren nicht erkannt werden, so ist ein solcher Brief, wenn er nicht recommandirt war, sogleich zu verbrennen, im Falle der Recommandation aber noch ein Jahr bei dem k. Bezirksamte aufzubewahren, und erst nach Ablauf dieses Zeitraums, falls er unreclamirt geblieben ist, gleichfalls zu vernichten.

6) Finden sich bei der Eröffnung der Briefe Einschlüsse von Werth oder Wichtigkeit, wie z. B. Anweisungen, Wechsel, Banknoten, Taufscheine oder andere Urkunden ꝛc. vor, so haben die k. Bezirksämter, wenn sich der Aufgeber nicht mit Zuverlässigkeit, sondern nur mit Wahrscheinlichkeit ergiebt, die zur unzweifelhaften Ermittelung desselben führenden Umstände sorgfältigst zu erwägen, und zu diesem Behufe namentlich mit den einschlägigen Polizeibehörden in schriftliches Benehmen zu treten.

Führen diese Recherchen zu keinem genügenden Resultate, so sind dergleichen Briefe sammt ihren Einschlüssen und den zur Ermittelung des Aufgebers bereits gepflogenen Verhandlungen an die unterfertigte Stelle mit Bericht vorzulegen, worauf nach Umständen weitere Verfügung getroffen werden wird. Besteht diese Verfügung in der öffentlichen Ausschreibung des als unanbringlich vorliegenden Briefes, so ist die desfallsige Bekanntmachung zugleich auch am Schalter oder Vorplatze jener Expedition auszuhängen, an welcher der bezügliche Brief eingesendet wurde.

Derlei Briefe bleiben sodann gleich den recommandirten ein Jahr lang in Verwahr; erfolgt innerhalb dieses Zeitraums keine Reclamation, welche die Auslieferung des Briefes zur Folge hat, so wird derselbe vernichtet, und über die demselben beigeschlossenen Papiere von Werth ꝛc. als herrnlose Gegenstände weiter verfügt werden.

7) Finden sich dagegen gewöhnliche Briefeinschlüsse vor, so sind solche wie eine neue Aufgabe zu behandeln, und mit der Bemerkung „aus einem unbestellbaren Briefe" nebst Angabe des ursprünglichen Aufgabsortes und unter Anrechnung der dem letzteren entsprechenden Taxe ohne weitere Verzögerung durch die Haupterpeditionen am Sitze der Bezirksämter unmittelbar an ihre Adresse abgehen zu lassen.

Hat sich ein solcher Einschluß in einem recommandirten Schreiben vorgefunden, so muß derselbe gleichfalls unter Recommandation abgeschickt und das Erforderliche auch im Recommandations-Manuale vorgemerkt werden.

Unbestellbar zurückkommende Einschlüsse sind wie einfache unbestellbare Retourbriefe zu behandeln, jedoch kommt deren öffentliche Aussteckung und Einsendung an das vorgesetzte Bezirksamt nicht den Hauptexpeditionen, welche die nachträgliche Weiterversendung derselben zu besorgen hatten, sondern den Expeditionen ihres ursprünglichen Aufgabsortes zu.

8) Das auf den nach Ziffer 5 zu vernichtenden und resp. bei den k. Bezirksämtern selbst aufzubewahrenden Briefen in Anrechnung stehende Porto, sowie die in Folge der Tarrevision nach Ziffer 4 abgestrichenen und resp. ermäßigten Tarbeträge müssen den Aufgabsexpeditionen, durch welche die Einsendung an das vorgesetzte Bezirksamt geschah, gutgeschrieben werden.

Dieselben haben deshalb zur Verausgabung dieser Beträge von den k. Bezirksämtern über jede monatliche Vorlage specielle Ermächtigung zu erhalten und in der Zusammenstellung der Briefpostrechnung eines jeden Quartals zu diesem Behufe unmittelbar nach dem Vortrage der Expeditionen, mit welchen Packetwechsel besteht, die Bemerkung, „an niedergeschlagenem Porto zufolge anliegender Ermächtigungen," sodann in die 7te Rubrik „Stück- und Weiterporto nach" den Betrag des niedergeschlagenen Porto selbst einzusetzen.

VI. Bei der Zurückbestellung an den Aufgeber ist derselbe bei Vermeidung executiver Einschreitung verbunden, den Brief gegen Entrichtung des für dessen erstmalige Versendung erwachsenen Porto wieder einzulösen, und darf daher einer Annahmsverweigerung in keinem Falle stattgegeben werden.

Tritt dagegen der Fall ein, daß ein zur Bestellung an den Aufgeber zurückgesendeter Brief wegen Abreise, Ableben oder Nichtausmittelung des Aufgebers an den letzteren nicht mehr zurückgegeben werden kann, so ist ein solcher Brief unter Angabe der Ursache seiner Unbestellbarkeit in das Verzeichniß der Retourbriefe des nächsten Monats aufzunehmen, mit demselben wieder an das vorgesetzte Bezirksamt einzusenden und daselbst nach nochmaliger genauer Prüfung entweder als unanbringlich zu vernichten oder falls er recommandirt oder eine weitere Recherche möglich ist, noch ein Jahr lang und resp. bis zur Erledigung der weiter eingeleiteten Recherchen aufzubewahren.

Die k. Postanstalten haben sich nach vorstehenden Bestimmungen genau zu achten, die darin festgesetzten Termine insbe-

sondere bei Einsendung der unbestellbaren Briefe an das vorgesetzte Bezirksamt pünktlich einzuhalten, außerdem strenge Einschreitung von Seite des letzteren zu gewärtigen.

München, den 20. December 1847.

General-Verwaltung der königl. Posten und Eisenbahnen.

v. Goeb. Tauber.

2) Die Behandlung der poste restante gestellten Briefe betr. [2])

Im Namen Sr. Majestät des Königs von Bayern. — Zur gleichförmigen Behandlung der von dem Absender zur Selbstabnahme des Empfängers bestimmten (poste restante) Briefe wird hiedurch zur künftigen ausschließlichen Darnachachtung verordnet, was folgt:

1) Jeder Brief, welcher nach der Bestimmung des Absenders von dem Adressaten bei der Postbehörde selbst abverlangt werden soll, und zu diesem Behufe auf der Adresse mit der Bemerkung „poste restante“ oder „wird auf der Post abgeholt,“ versehen ist, muß bei seinem Eintreffen am Bestimmungsorte auf der Siegelseite gleich den zur Bestellung ankommenden Briefen sorgfältig gestempelt, sodann in ein eigenes Vormerkungsbuch eingetragen und besonders aufbewahrt werden.

2) Dieses Buch hat ausgeschiedene Rubriken:
   a. für den Ankunftstag,
   b. für den Aufgabsort,
   c. für die Adresse,
   d. für die Portotaxe, und
   e. für die Bescheinigung des Adressaten,

   zu enthalten, und der Eintrag in dasselbe in fortlaufender, alljährlich neu zu beginnender Nummernfolge zu geschehen, dabei der Brief selbst jene Nummer auf der Adresse zu erhalten, welche ihn nach diesem Eintrage trifft.

3) Bei den k. Haupterpeditionen am Sitze der k. Bezirksämter, sowie bei den äußeren bedeutenderen Aemtern, bei welchen derlei Briefe häufiger vorkommen, muß das bezeichnete Vormerkungsbuch zur Erleichterung des Nachsuchens mit alphabetischer Abtheilung angelegt, und darin jeder poste restante gestellte Brief unter dem nach dem Namen des Adressaten treffenden Buchstaben und der für jeden Buchstaben besonders zu führenden Nummernfolge eingetragen werden.

---

2) Verf. d. Gen.-Verwaltung d. k. Posten u. Eisenbahnen v. 20. Dec. 1847. (Verordn.- u. Anzeigebl. f. d. k. bayer. Posten Nr. XL.)

Aus derselben Rücksicht hat bei diesen Aemtern auch ein eigenes Kästchen mit Fächern vorhanden zu sein, in welchem die vorliegenden Poste restante-Briefe nach dem Alphabete ihrer Namensaufschriften ausgeschieden in Verwahr gehalten werden können.

4) Geschieht sodann nach einem Poste restante-Briefe Nachfrage, so ist lediglich in dem Vormerkungsbuche nachzusehen, ob die Adresse, nach welcher gefragt wird, sich darin vorgetragen findet; in keinem Falle dürfen aber das Buch und noch viel weniger die Briefe selbst dem Nachfragenden zum Durchsehen überlassen werden, und hat widrigenfalls der fehlende Beamte und resp. Expeditor nicht allein strenge Beahndung zu gewärtigen, sondern auch für alle daraus möglichen Folgen einzustehen.

5) Findet sich hiernach ein Brief unter der angegebenen Adresse vor, so unterliegt

a. dessen Abgabe an einen bekannten Adressaten keinem Anstande;

b. ist aber derjenige, welcher sich um die Vorlage eines Poste restante-Briefes erkundigt, und zu dessen Empfangnahme meldet, der Postbehörde unbekannt, so hat letztere vor Allem, ehe sie auf die gestellte Nachfrage Auskunft ertheilt, dem Unbekannten einige Legitimation über seine Person und resp. seine Berechtigung zur Nachfrage und Empfangnahme der bezüglichen Briefe abzufordern.

Kann auch diese Legitimation oder der Beweis der eigenen Persönlichkeit nicht immer strenge gegeben werden, so haben doch die Postbehörden hiebei alle thunliche Vorsicht anzuwenden, und für den Fall, daß gegen den Nachfragenden irgend ein Grund zu einem Verdacht oder Mißtrauen bestehen sollte, demselben die Auslieferung des Briefes bis zum vollständigen legalen Nachweis seiner Berechtigung zur Empfangnahme desselben als Adressat zu verweigern.

c. Insbesondere dürfen an Dienstboten oder dritte Personen, welche sich zur Empfangnahme von Poste restante-Briefen melden, solche niemals ohne besondere schriftliche Requisition der bekannten oder unbekannten Adressaten abgegeben und auch auf solche Requisition hin bei unbekannten Adressaten erst dann ausgehändigt werden, wenn zugleich einiger Beweis oder annehmbare Zeugschaft über die eigene Persönlichkeit des Unbekannten, von dem die Requisition gestellt wird, beigebracht ist.

d. Ganz besondere Vorsicht ist bei Abgabe der unter Recommandation eingetroffenen Poste restante-Briefe an Fremde zu beobachten, bei diesen die bloße Vorweisung des Passes oder eines andern bei Abgabe gewöhnlicher Poste restante-Briefe zureichend erscheinenden Nachweises nicht für genügend zu erachten, sondern jedesmal darauf zu bestehen, daß, wenn die Nachfrage nicht durch Vorlage des Aufgabsscheines begründet oder sonst ein vollständiger, ganz zweifelloser Nachweis über die Persönlichkeit des Adressaten geliefert werden kann, die Abnahme jedenfalls in Gegenwart eines ansässigen Ortseinwohners, welcher den Adressaten kennt, erfolge und von demselben der Empfang zugleich durch seine Mitunterschrift bestätiget werde.

6) Die richtige Ablieferung hat der nachfragende Adressat und resp. dessen bevollmächtigter Stellvertreter sowol bei recommandirten als auch bei unrecommandirten Briefen in der fünften Rubrik des vorschriftsgemäß zu führenden Vormerkungsbuches durch seine Namensunterschrift mit Beisetzung des Datums der Abgabe zu bescheinigen, und an die Abgabspost ohne Unterschied, ob der Brief frankirt oder unfrankirt versendet worden ist, hiebei 4 Kr. Einschreibgebühr zu entrichten.

7) Wird ein Poste restante-Brief von dem Adressaten oder von dem Absender, oder durch ein postamtliches Schreiben aus der Ferne reclamirt, so ist derselbe, wenn nicht ein besonderes, begründetes Bedenken dagegen obwaltet, ohne weiters zu fordernde Legitimation mit nächster Post nach dem im Reclamationsschreiben bezeichneten neuen Bestimmungsorte abzusenden, die Absendung im Vormerkungsbuch der Poste restante-Briefe unter der fünften Rubrik mit Angabe der Veranlassung und des Datums der Weitersendung zu bemerken, das Reclamationsschreiben selbst aber wenigstens ein Jahr lang aufzubewahren.

Dabei hat die Weitersendung nur dann unter Recommandation zu geschehen, wenn der Brief schon ursprünglich unter Recommandation eingegangen war, da durch den bloßen Eintrag im Vormerkungsbuche der Poste restante-Briefe einem unrecommandirten Briefe dieser Art keineswegs die Eigenschaft eines recommandirten Briefes zugeht.

Daß bei der Weitersendung die den Postanstalten lediglich bei der Abgabe von Poste restante-Briefen zustehende Einschreibgebühr von 4 Kr. nicht in Anrechnung gebracht werden dürfe, versteht sich von selbst, und wird davon hier lediglich zur Verwahrung gegen einen desfallsigen, jederzeit streng zu beahndenden Mißbrauch Erwähnung gemacht.

8) Die Postbehörde des Ortes, nach welchem ein Poste restante-Brief in Folge eines solchen Reclamationsschreibens zur Bestellung gesendet worden ist, hat bei der Abgabe an den Reclamanten wie bei der Abgabe sonstiger bei ihr vorliegender Poste restante-Briefe ganz nach den vorstehend unter Ziffer 5 und 6 gegebenen Vorschriften zu verfahren, da die Reclamation, in Folge deren die Zusendung vom früheren Bestimmungsorte erfolgte, noch keineswegs den erforderlichen Nachweis der Berechtigung des Reclamanten zur Abnahme des reclamirten Briefes in sich schließt.

9) Dem Wunsche eines Adressaten, alle von einem gewissen Zeitpunkte an unter seiner Adresse eintreffende, mit poste restante bezeichnete Briefe an einem bestimmten anderen Orte nachgesendet zu bekommen, darf nur auf schriftliches Ansuchen und nur auf den Zeitraum von 3 Monaten nachgegeben werden.

Treffen Poste restante-Briefe an den fraglichen Adressaten noch nach Ablauf eines Vierteljahres vom Tage der bezüglichen schriftlichen Requisition an gerechnet ein, so ist durch Avis an die von dem Adressaten bezeichnete Abgabspost dessen weitere Verfügung über die vorliegenden Briefe einzuholen, und damit sodann wie mit der zuerst gestellten bezüglichen Requisition zu verfahren.

10) Wird ein Poste restante-Brief, wenn er unrecommandirt angekommen ist — innerhalb 3 Monaten, und wenn er unter Recommandation eingetroffen ist — innerhalb 6 Monaten nicht abverlangt, so ist er nach Ablauf dieses Zeitraums mit der Bemerkung „geschah keine Nachfrage" an den Aufgabsort zurückzusenden.

Bleiben Poste restante-Briefe an ganz bekannte Adressaten des Ortes oder der Umgegend während dieser Zeit ohne Nachfrage, so sind die Adressaten noch vor der wirklichen Rücksendung der Briefe — jedoch niemals früher als nach Ablauf des oben angegebenen Termines durch ein ihnen unmittelbar zuzustellendes Avis von dem Vorliegen der bezüglichen Briefe zu benachrichtigen und zur Abholung derselben innerhalb einer Frist von 3 Tagen mit dem Beifügen einzuladen, daß außerdem die Rücksendung an den Aufgabsort erfolgen würde.

11) Am Aufgabsorte sind die wegen unterbliebener Auslösung resp. Nachfrage zurückgekommenen Poste restante-Briefe nach den über die Behandlung unbestellbarer Briefe im Allgemeinen gegebenen Vorschriften zu behandeln, und wird daher in dieser Beziehung lediglich auf die im letzteren Be-

treffe gleichzeitig erlassene Verordnung, die Behandlung der unbestellbaren Briefe betr., hingewiesen.

München, den 20. December 1847.

General-Verwaltung der königl. Posten und Eisenbahnen.

v. Goeb.

Mogg.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Oesterreich.

Die in Göding bisher bestandene Briefsammlung ist in eine k. k. Poststation umgestaltet worden. Das Postausmaß beträgt von der Station und dem Eisenbahnhofe Göding nach Tscheitsch $1\frac{1}{8}$ Post, und nach Holitsch $\frac{3}{8}$ Posten.

Das Postrittgeld für den 1. Semester 1848 für ein Pferd und eine einfache Post, sowol bei Aerarial- als Privat-Ritten, ist bestimmt worden

in der Croatischen Militairgrenze,

und zwar im Likkaner Regimente mit 1 Fl., im Ottochaner Regimente mit 1 Fl. 10 Kr., und im Szluiner, Warasdiner-Kreuzer und 1sten Banal-Regimente mit 54 Kr.;

in der Slavonischen Militairgrenze,

und zwar im Brooder und Gradiskaner Regimente mit 54 Kr., und im Peterswardeiner Regimente mit 1 Fl., im 2. Banal-Regimente mit 56 Kr. und im Oguliner Regimente mit 56 Kr.

Im Markte Admont, Judenburger Kreises in Steyermark, wurde mit 1. Febr. eine selbstständige Briefsammlung eingerichtet, welche sich sowol mit Correspondenzen als kleineren Fahrpostsendungen befaßt und mit dem Postamte in Rottenmann durch wöchentlich dreimalige Botenfahrten in Verbindung gesetzt ist.

In dem Markte Waizenkirchen, im Hausruckkreise, und im Orte Peilstein, im Mühlkreise in Oberösterreich, wurden mit dem 15. Febr. selbstständige Briefsammlungen eingerichtet, welche sich sowol mit Correspondenzen als kleineren Fahrpostsendungen befassen, und es ist die Briefsammlung in Waizenkirchen mittelst der zwischen Linz und Schärding coursirenden Mallefahrten, und die in Peilstein mittelst wöchentlich viermaliger Botengänge nach Rohrbach in Verbindung gesetzt.

Preußen.

Ueber die Erhebung des Bestellgeldes für Gegenstände, welche durch die für Rechnung der Postcasse angenommenen Landbriefträger befördert werden, ist Folgendes bestimmt worden:

1) Der auf 1 Sgr. festgestellte einfache Satz des Landbrief-Bestellgeldes ist zu erheben: a) für Briefe und Packete bis 16 Loth incl.; b) für Geldbriefe bis zum Betrage von 1 Thlr.; c) für Briefe mit Insinuations-Documenten; d) für Adressen und Auslieferungsscheine zu Packeten und Geldern, insofern das Packet oder die Geldsendung selbst Seitens der Empfänger von der Post abgeholt wird; e) für Retourbriefe, ohne Unterschied, ob sie unter oder über 2 Loth schwer sind.

2) Der doppelte Satz von 2 Sgr. kommt in Anwendung: a) für Briefe und Packete über 16 Loth; b) für Geldbriefe und Geldpackete, welche mehr als 1 Thlr. enthalten; c) für recommandirte Briefe, deren Bestellung durch den Landbriefträger zugleich mit dem Auslieferungsscheine erfolgt[1]).

Wenn Packete bei der Beförderung mit der Post beschädigt worden sind, der Adressat aber die Beschädigung erst nach erfolgter Aushändigung des Packets zur Sprache bringt: so ist zwar ganz in der Ordnung, und Pflicht der Postanstalten, die Beschädigung festzustellen, und deren Veranlassung, sowie den Betrag des Schadens zu ermitteln. Die Zurücknahme der einmal ausgehändigten und vom Adressaten angenommenen Sendung muß aber unter allen Umständen vermieden werden[2]).

Die Fußböden der Postwagen sollen sämmtlich mit Leder ausgeschlagen sein und überdem, um die Reisenden mehr gegen Kälte zu schützen, während der Winterszeit noch mit Decken von geflochtenem Stroh belegt werden[3]).

Die Genehmigung zur Annahme neu eintretender Gehülfen bei Posterpeditionen ist von dem der betreffenden Posterpedition vorgesetzten Postamte (Hof- oder Ober-Postamte) zu ertheilen. Der eintretende Gehülfe muß mindestens 17 Jahre alt sein, in seinen früheren Verhältnissen sich tadellos geführt haben; er muß eine Schulbildung besitzen, wie sie auf guten Bürgerschulen zu erlangen ist, körperlich gesund und rüstig sein, er darf namentlich nicht an einem Gesichts- oder Gehörsfehler leiden,

---

1) Verordn. des Gen.-Postamts vom 31. Jan. 1848 (Amts-Bl. d. k. Post-Departements St. 9. Nr. 32).

2) Verordn. dess. v. 6. Febr. (a. a. O. Nr. 36).

3) Verordn. dess. v. 17. Febr. (a. a. O. St. 10. Nr. 47).

oder mit anderen, die Persönlichkeit entstellenden körperlichen Gebrechen behaftet sein. Er muß ferner vor seiner Zulassung zu den Postdienstgeschäften schriftlich oder protokollarisch erklären, daß er auf Anstellung und Weiterbeförderung im Postdienste und auf Unterstützung aus Postfonds verzichte. Erst wenn diesen Erfordernissen vollständig genügt ist, darf von den Postämtern die Genehmigung zur Annahme und zur Vereidigung neu eintretender Posterpediteur-Gehülfen ertheilt werden.

Wird die Annahme eines bereits zugelassenen und verpflichteten Posterpediteur-Gehülfen beabsichtigt, so ist die Erlaubniß dazu ebenfalls von dem der betreffenden Posterpedition vorgesetzten Postamte zu ertheilen. Dasselbe hat aber zuvor von dem Postamte, in dessen Bezirk, oder von der Postverwaltung, bei welcher der Gehülfe beschäftigt wird oder gewesen ist, über dessen Führung, sowie darüber Auskunft einzuziehen, ob dem Engagementswechsel überhaupt kein Bedenken entgegensteht[4]).

Posterpeditionen sind eingerichtet worden: in Niederberge, Reg.-Bez. Arnsberg, Kreis Meschede, und in Unter-Barmen, Reg.-Bez. Düsseldorf, Kreis Elberfeld. — Die Briefsammlung in Landeck (Bad) ist in eine Posterpedition verwandelt worden, welche vom 1. Juni bis ult. September jeden Jahres in Wirksamkeit ist. — Die Postverwaltung in Brüninghausen ist in eine Posterpedition umgewandelt worden. — Aufgehoben wurden: die Posterpedition in Verl, die Stationen bei den Posterpeditionen zu Windheim und zu Rheinbach. — Die Station zu Kohlfurth ist nicht zur Ausführung gekommen. — Bei der Posterpedition in Joachimsthal befindet sich eine vollständige Station.

Bayern.

Das Verhältniß der Post zur Eisenbahn ist dahin festgestellt worden, daß

a) die Beförderung der Brief- und Zeitungspackete, sowie aller dienstlichen und portofreien Sendungen auf den Eisenbahnen portofrei geschehen;
b) für alle übrigen Sendungen aber die Taxe nach dem Gesammtgewichte und der 1. Tarifsclasse, gleichwie für Eilgut, berechnet und von der Post an die Eisenbahncasse vergütet werden soll; daß ferner
c) nachdem die Haftung ausschließlich der Postanstalt verbleibt,

---

4) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 14. Febr. 1848 (Amts-Bl. d. k. Post-Departements St. 11. Nr. 49).

ein Fahrgeld für den begleitenden Postconducteur nicht in Berechnung zu kommen hat, und daß endlich

d) die Beförderung von Postwägen nach der 3. Classe zu vergüten ist, wogegen zur Unterbringung der Poststücke die geeigneten Räume von der Eisenbahnanstalt zur Verfügung gestellt werden müssen [5]).

In dem 3½ Stunden von Hof und eben so weit von Asch entfernten Markte Rehau in Oberfranken wurde mit dem 1. Febr. eine Posterpedition ohne Poststall eröffnet, welche mittelst des Prag-Hofer Eilwagens mit Hof und Asch in täglicher Postverbindung steht. Die Taxe eines einfachen Briefes von Hof nach Rehau beträgt 3 Kr.

Die Entfernung zwischen Dillingen und Günzburg wurde von 6 auf 6½ Stunden erhöht.

Mit der seitherigen Briefsammlung zu Grünstadt in der Pfalz ist vom 1. März an auch eine Fahrposterpedition verbunden, und diese durch eine tägliche Carriolpostfahrt mit Frankenthal in Verkehr gesetzt worden.

Würtemberg.

In den Passagiertaxen der combinirten würtembergisch-bayerischen Routen traten, vom 15. Jan. an, folgende Veränderungen ein:

1) Das Personengeld wird sowol für die würtembergischen, als bayerischen Beförderungsstrecken nach dem ermäßigten Satze von 24 Kr. pro Meile erhoben.

2) Das bisherige Freigepäck von 40 *M.* bleibt für die Reisenden, welche die Post auf den fraglichen Coursen nur innerhalb des würtembergischen Postgebiets benutzen, auch ferner bestehen. Dagegen wird

3) den Reisenden nach und aus dem K. Bayern außer dem kleinen Handgepäck, welches dieselben ohne Belästigung der Mitreisenden bei sich im Wagen haben können, ein weiteres Freigepäck für die beiderseitigen Beförderungsstrecken nicht mehr gestattet.

4) Für das übrige, resp. eingeschriebene Reisegepäck ist eine reducirte Taxe von ⅛ Kreuzer pro *M.* auf die Meile zu entrichten. Die geringste Gebühr ist mit 6 Kr. zu erheben [6]).

---

5) Verordn. d. Gen.-Verw. d. k. Posten u. Eisenbahnen v. 11. Jan. 1848 (Verordn.- u. Anz.-Bl. f. d. k. b. Posten u. Eisenbahnen Nr. 2).

6) Bek. d. Gen.-Direction d. würtemb. Posten v. 14. Jan. 1848 (Reg.-Bl. Nr. 4).

Baden.

Unter Aufhebung der über die Einsendung der unanbringlichen (Retour-)Briefe bestehenden Bestimmungen ist Folgendes angeordnet worden:

Alle aus dem Auslande kommenden, aus irgend einer Ursache nicht bestellbaren Briefe mit Ausnahme jener aus dem Königreiche Würtemberg und der frankirten Briefe, welche unmittelbar zurückgesendet werden können, sind posttäglich einmal, unter Anrechnung der auf denselben haftenden Taxen als Auslagporto, dem Post- und Eisenbahnamte Carlsruhe zuzusenden, welches dieselben sofort täglich an das Controlbureau der Direction der großherzoglichen Posten und Eisenbahnen abzuliefern hat. Die im Inlande entstehenden unbestellbaren Briefe sind der Aufgabspostanstalt zuzusenden, von dieser, im Falle der Aufgeber aus der Handschrift oder dem Petschaft nicht zu erkennen ist, während 14 Tagen in der Rebutrahme am Schalter auszustecken und dort, wo es bisher geschehen, in den Lokalblättern zu veröffentlichen. Ist deren Auslösung innerhalb 14 Tagen nicht geschehen, so sind dieselben, gleichwie die nach dem Auslande zurückgehenden Briefe ebenfalls dem Post- und Eisenbahnamte Carlsruhe unter Anrechnung des Betrags in Auslage zuzusenden.

Die Retourbriefe sind bei ihrer Absendung an das Post- und Eisenbahnamt Carlsruhe stets mit einem Papierstreifen zu umgeben, auf dem die Bezeichnung: „Retourbriefe von ... nach Carlsruhe. Auslagporto .. Fl. .. Kr." steht, damit sie nicht mit anderen zurück- oder weitergehenden Briefen verwechselt werden.

Recommandirte Retourbriefe dürfen nicht in den Papierumschlag für nichtrecommandirte Briefe gelegt werden, sondern es sind dieselben mit einem solchen Umschlage besonders zu versehen, gleichwie andere recommandirte Briefe in der Correspondenzkarte einzeln vorzumerken und auf dem Umschlage mit dem Chargé-Stempel zu versehen. Ebenso sind deren Taxbeträge in der betreffenden Correspondenzkarte besonders anzusetzen.

Bei den Postanstalten Mannheim, Heidelberg, Carlsruhe und Freiburg, wo regelmäßig eine größere Anzahl der Retourbriefe vorkömmt, hat deren Veröffentlichung durch die Lokalblätter von 8 zu 8 Tagen zu geschehen; die Retourbriefe selbst sind aber demungeachtet stets 14 Tage lang in der Rebutrahme am Schalter auszustecken.

Ueber die von ausgelös'ten veröffentlichten Retourbriefen erhobene Insertionsgebühr ist am Schlusse eines jeden Quartals ein

Verzeichniß aufzustellen und an das Controlbureau zur Einnahmsdecretur einzusenden [7]).

Mit dem 1. April wird zum Behufe einer vermehrten, beschleunigteren und regelmäßigeren Beförderung der Correspondenz ein besonderer Briefpostdienst auf der Eisenbahn eingerichtet. Zu diesem Zwecke werden täglich zwischen Heidelberg und Schlingen mit vier Eisenbahnzügen besondere, zu Postbureaux eingerichtete Transportwagen hin und her befördert, in welchen von einem Postbeamten, dem ein Bureaudiener beigegeben ist, die Briefe von Ort zu Ort, wo sich Postanstalten an der Eisenbahnlinie befinden, abgefertigt und mit welchen zu diesem Behufe diese Postanstalten in unmittelbaren Briefpacketwechsel gesetzt werden. Alle bei diesem Dienste in den Eisenbahn-Posterpeditionsbureaux zur Umspedition kommenden Briefe werden mit einem besonderen Speditions-Controlstempel versehen, welcher das Datum, die Coursnummer und ein die Richtung des Courses andeutendes Zeichen enthält. Dieses Zeichen besteht für die Richtung von Heidelberg nach Schlingen in einer Sonnenscheibe und für die Richtung von Schlingen nach Heidelberg in einem Sterne [8]).

Mecklenburg.

Statt des bisherigen 11⅓-Thalerfußes, nach welchem das sogenannte mecklenburgische Valeur ausgeprägt ist, und statt des 12-Thaler- oder 18-Guldenfußes, nach welchem die NZwdr. ausgeprägt sind, wird, in Mecklenburg-Strelitz vom 1. Mai an, der 14-Thaler- oder 21-Guldenfuß als alleiniger Landesmünzfuß für Silbermünzen in beiden Mecklenburg angenommen. Dabei wird die Eintheilung des Thalers in 48 Schillinge und des Schillings in 12 Pfennige beibehalten, so daß der Thaler 576 Pfennige enthalten wird [9]).

Oldenburg.

Die Correspondenz zwischen dem Herzogthum Oldenburg (einschließlich der Herrschaft Jever) und Frankreich, auch Algerien, kann von jetzt an, sowol hin- als herwärts, entweder unfrankirt oder bis zum Bestimmungsorte frankirt gesandt werden. Eine theilweise Frankatur ist nicht zulässig. Das Porto für einen Brief bis ½ Loth incl. schwer beträgt 19 Gr. Die nach Spanien, Portugal und Gibraltar bestimmten, durch Frankreich gehenden Briefe

---

7) Verordn. d. Direct. d. großh. Posten u. Eisenbahnen v. 26. Febr. 1848 (Verordn.-Bl. Nr. VIII.).

8) Verordn. derf. v. 1. März 1848 (a. a. O. Nr. IX.).

9) Verordn. v. 12. Jan. u. 27. Febr. (M.-schw. off. Wochenbl. Nr. 2. u. Offic. Beil. d. m.-strel. Anz. Nr. 4.).

müssen bis zur französisch-spanischen Grenze frankirt werden, und gilt dafür die obige Taxe. — Recommandirte Briefe nach Frankreich und Algerien sind stets bis zum Bestimmungsorte zu frankiren; die Taxe ist die obige, jedoch gehen für die Recommandation, für einen einfachen Brief, 11 Gr. hinzu[10]).

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutsche Bundesstaaten.

Zwei Stimmen über Art. XVII. der deutschen Bundesacte. — Der Rhein. Beobachter enthält in Nr. 277. vom vorigen Jahre folgenden Artikel vom Main: Die „Rhein- und Moselzeitung" stellt (in Nr. 221. aus Nassau) die Behauptung auf, „daß das fürstliche Haus Thurn und Taxis nach Art. 17. der deutschen Bundesacte nur ein alternatives Recht auf Belassung der Posten oder auf Entschädigung habe, und es somit jedem deutschen Bundesstaate frei stehe, die Taxisschen Posten gegen Entschädigung abzuschaffen." Die entgegengesetzte Ansicht war kurz zuvor in Nr. 261. des „Rhein. Beob." von einem Correspondenten vertheidigt worden, welchem deshalb die „Rhein- und Moselzeitung" vorwirft, „er habe den zweiten Satz des Art. 17. nicht gesehen oder nicht verstanden." Allein fast scheint es, als könne der „Rhein- und Moselzeitung" dieser Vorwurf, in Beziehung auf den ersten Satz des Art. 17., zurückgegeben werden, denn wie ließe sich wol ihre Behauptung mit der, darin klar ertheilten, bestimmten Vorschrift vereinigen: „Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem, durch den Reichs-Deputations-Schluß vom 25. Febr. 1803 oder in späteren Verträgen bestätigten Besitz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten, so lange als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten." Allerdings folgt nun der zweite Satz, welcher fortfährt; „In jedem Falle werden demselben, in Folge des Art. 13. des erwähnten Reichs-Deputations-Hauptschlusses seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche versichert." Allein der zweite Satz kann unmöglich das wieder aufheben, was der erste Satz eben erst festgesetzt hat; beide Sätze müssen vielmehr verschiedene Bestimmungen für verschiedene

---

10) Oldenb. Anz. Nr. 11.

Fälle enthalten. — Der erste Satz hat diejenigen Länder vor Augen, in welchen man Taxis seinen reichsgesetzlichen Postbesitz belassen hatte, denn es ist hier die Rede von einem Besitze, in welchem Taxis bleiben soll. Verbleiben aber kann man nur in einem Besitze, den man bereits effectiv inne hat; in einem verlorenen, oder in einem nie gehabten Besitze kann man nicht bleiben, man wird vielmehr darin eingesetzt oder wiedereingesetzt, und nur von einem vorhandenen Besitze läßt sich bestimmen, der Inhaber solle darin verbleiben. Allein hiermit war der Gegenstand noch nicht erschöpft; es mußte vielmehr noch eine zweite Bestimmung gegeben werden, nämlich für diejenigen Länder, in denen Taxis seinen Besitz in Folge kriegerischer Ereignisse durch Gewalt und Uebermacht (wie in den Hanseſtädten ꝛc.) oder gar durch die Gesetzgebung verloren hatte. Von diesen Ländern handelt der zweite Satz, und ertheilt für sie die Vorschrift, daß „in jedem Falle" oder (vermöge der Contradistinction gegen den ersten Satz) daß in jedem andern Falle, also auch wenn Taxis die Posten in den betreffenden Ländern nicht mehr im Besitz haben solle, dem fürstlichen Hause seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte versichert werden. Für diese Länder wird ihm also ein alternatives Recht eingeräumt; sie werden anders gehalten, als die Lande der ersten Kategorie, denn man nahm bei ihnen mit Recht eine billige Rücksicht darauf, daß sich diese Staaten, besonders wenn sie etwa die Posten inzwischen in eigne Administration genommen hatten, in einer andern Lage befanden, und ihnen die unbedingte Rückgabe der Posten an Taxis vielleicht unbillige Opfer auferlegt hätte. An diesen zweiten Satz schließt sich endlich der, hier nicht weiter in Betracht kommende letzte Satz an, welcher einen speciellen Fall der zweiten Classe noch besonders hervorhebt, den Fall nämlich, wo eine legislative „Aufhebung der Posten gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Hauptschlusses geschehen wäre." Dies ist die vollständige Interpretation des 17. Artikels, welche übrigens durch die, hier zu weit führende, Entstehungsgeschichte des gedachten Artikels als die richtige bekräftigt wird; sie konnte hier mehr nur angedeutet als ausgeführt werden, hofft aber dessenungeachtet beide oben erwähnte Ansichten, in deren Mitte sie liegt, für sich zu gewinnen, denn sie rechnet bei beiden Correspondenten auf Unparteilichkeit und Gerechtigkeitssinn.

Dasselbe Blatt bringt nun hierauf in Nr. 284. in einem Artikel vom Rhein nachfolgende Entgegnung:

Wir können die Interpretation nicht acceptiren, welche in einem Artikel „vom Main" in Nr. 277. des Rheinischen Beobachters aus übrigens augenscheinlich kundiger Feder versucht ist; wir weichen vielmehr wesentlich davon ab. Zur nähern Begrün-

dung unserer Ansicht stellen wir zunächst in Folgendem den Wortlaut der einschlägigen Bestimmungen, des Reichsdeputations-Hauptschlusses sowol als der Bundesacte zusammen:

§. 13. des Reichsdeputations-Hauptschlusses.

„Dem Fürsten von Thurn und Taxis, zur Schadloshal-„tung für die Einkünfte der Reichsposten in den an Frankreich „abgetretenen Provinzen: das gefürstete Damenstift Buchau nebst „der Stadt; die Abteien Marchthal und Neresheim; das zu Sal-„mansweiler gehörige Amt Ostrath im ganzen Umfange seiner „gegenwärtigen Verwaltung, mit der Grafschaft Schemmelberg „und den Weilern Tiefenthal, Frankenhofen und Stetten.

„Uebrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten von „Thurn und Taxis, so wie sie constituirt sind, garantirt. Dem „zufolge sollen die gedachten Posten in dem Zustande erhalten „werden, in welchem sie sich ihrer Ausdehnung und Ausübung „nach zur Zeit des Lüneviller Friedens befanden."

Art. 17. der deutchen Bundesacte.

„Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem durch „den Reichsdeputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder „spätere Verträge bestätigten Besitze und Genusse der Posten in „den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch „freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden „sollten.

„In jedem Falle werden demselben in Folge des Art. 13. des „erwähnten Reichsdeputations-Hauptschlusses, seine auf Belas-„sung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung ge-„gründeten Rechte und Ansprüche versichert.

„Dies soll auch da stattfinden, wo die Aufhebung der Posten „seit 1803 gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Hauptschlus-„ses bereits geschehen wäre, insofern diese Entschädigung durch „Verträge nicht schon definitiv festgesetzt ist."

Alle diese Bestimmungen sind völlig klar und zweifellos, nur der zweite Passus des Art. 13. der Bundesacte: „In jedem Falle ꝛc." nicht. Es fragt sich vielmehr, in welchem Verhältnisse derselbe zu der Eingangsbestimmung des Artikels steht.

Daß er nicht, wie die Rhein- und Moselzeitung supponirt, in schnurgeradem Widerspruche mit dem ersten Passus stehen kann — und das würde er, wenn man ihre Interpretation als maßgebend annähme —, haben wir bereits bemerkt. Der Correspondent „vom Main" ist der Ansicht, daß Passus 1 u. 2. verschiedene Fälle im Auge haben: der erste den Fall, wo das Haus Thurn und Taxis im Besitze der Posten geblieben — hier soll die Verwaltung nur auf dem Wege des Vertrags in andere Hände über-

gehen können, der zweite den andern Fall, wo jenes Haus nicht mehr im Besitz der Posten war — hier soll ihm alternativ ein Recht auf „Belassung der Posten oder eine angemessene Entschädigung" zustehen. Dagegen spricht aber fürs erste schon der Wortlaut; von einer Belassung der Posten kann füglich nur da die Rede sein, wo der Besitz noch nicht gestört; jene Interpretation nimmt aber gerade an, daß der Besitz nicht mehr vorhanden ist. Dazu kommt aber — und das ist ein entscheidendes Argument —, daß für den Fall, wo seit 1803 und gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Hauptschlusses die Aufhebung der Posten bereits geschehen war, die Bundesacte in Passus 3. ihres Art. 17. specielle Bestimmungen enthält: Passus 2. könnte also nur von den Fällen sprechen, wo Thurn und Taxis schon vor dem Reichsdeputations-Hauptschluß die Verwaltung der Posten verloren. Passus 2. bezieht sich aber ausdrücklich auf §. 13. des Reichsdeputations-Hauptschlusses, und dieser räumt dem Hause Thurn und Taxis kein alternatives Recht auf Belassung der Posten oder auf Entschädigungen, sondern er spricht demselben für die in den an Frankreich abgetretenen Ländern verlorene Posten eine speciell bestimmte Entschädigung an Land und Leuten zu, und garantirt ihm, in den übrigen Reichslanden, die Belassung der Posten. Von einer Entschädigung für die im Reiche schon früher dem Fürsten entzogenen Posten ist keine Rede; wenn also Thurn und Taxis auch wegen dieser Posten noch Ansprüche erheben könnte und wollte, so könnte es sie nicht auf den Inhalt des Reichsdeputations-Hauptschlusses basiren, und folgeweise, da die Bundesacte ausdrücklich auf die im Reichsdeputations-Hauptschluß garantirten Rechte und Ansprüche Bezug nimmt, eben so wenig auf die Bundesacte.

Haben wir aber gezeigt, daß der in Rede stehende Passus der Bundesacte den Sinn nicht haben kann, den der Correspondent „vom Main" ihm unterlegt, so bleibt uns nur noch übrig, seinen wirklichen Sinn darzulegen, und das soll uns, denken wir, nicht schwer fallen.

Passus 1. des Art. 17. geht die Dauer, Passus 2. den Umfang der Rechte des Hauses Thurn und Taxis an. Passus 1. bestimmt, daß das fürstliche Haus in dem durch Reichsdeputations-Schluß bestätigten Besitz der Posten bleiben soll, so lange nicht durch freie Uebereinkunft eine Aenderung erzielt wird; Passus 2. sichert ihm abermals die Rechte zu, die der Reichsdeputations-Schluß ihm gegeben, also die dort festgesetzte Entschädigung für die verlorene Postverwaltung in den an Frankreich damals abgetretenen Landestheilen, die Belassung der Postverwaltung, wo und wie es sie sonst im Reiche, zur Zeit des Lüneviller Friedens, noch besaß; Passus 3. endlich spricht ihm für den Fall, wo

gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Schlusses ihm dennoch die Posten genommen seien, eine angemessene Entschädigung zu.

Die Sache liegt für das fürstliche Haus also jetzt folgender Art: Ansprüche aus der vor dem Lüneviller Frieden vorgenommenen Aufhebung der Posten kann es wenigstens nicht auf den Reichsdeputations-Hauptschluß und die deutsche Bundesacte gründen; daß ausdrücklich der Besitzstand zur Zeit des Lüneviller Friedens zur Grundlage genommen ist, dürfte sogar beweisen, daß man alle weiter zurück datirenden Ansprüche aberkennen wollte. Dagegen hat Thurn und Taxis das Recht, einestheils auf den im Reichsdeputations-Hauptschluß ihm zuerkannte Gebietsentschädigung, anderntheils auf Fortführung der Postverwaltung in den damals beim Reiche gebliebenen Landen in dem Umfange, wie es sie zur Zeit des Lüneviller Friedens besaß. Ist sie ihm später dennoch genommen worden, so ist es nicht zu einem Anspruch auf Rückgabe der Postverwaltung, wol aber zu einer angemessenen Entschädigung berechtigt; durch die Bundesacte endlich ist die rechtliche Unmöglichkeit der Aufhebung seiner Posten anders als auf dem Wege des freien Vertrags ausdrücklich ausgesprochen.

Es ist nothwendig geworden, in die Bundesacte besondere Bestimmungen für den Fall aufzunehmen, wo die Aufhebung der Posten gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Hauptschlusses erfolgt sein sollte. Der Rechtssinn unserer Regierungen wie unserer Zeit überhaupt ist Bürge, daß ihre Aufhebung gegen den Inhalt der Bundesacte nie und nirgend erfolgen wird ꝛc. ꝛc.

Wir wollen schließlich noch einige Worte sagen, die aber nicht zur Sache gehören, zu denen uns aber unser edler Gegner in der Rhein- und Moselzeitung veranlaßt. „Nach der Behauptung des Rheinischen Beobachters also — sagt der genannte Herr — hätte die Krone Preußens das schreiendste Unrecht gethan, als sie dem Hause Thurn und Taxis die Postverwaltung in den neuerworbenen preußischen Territorien abnahm und dasselbe nachgehends in Gemäßheit der Verträge vom 4. Juni 1816 und 11. Mai 1819 entschädigte ꝛc. ꝛc. Es tritt also hier der Fall ein, daß der Rheinische Beobachter sich so weit vergessen hat, im Widerspruche mit der öffentlichen Meinung von ganz Deutschland, Preußen da eines schreienden Unrechtes und Bundesbruches zu bezüchtigen, wo sonst alle Welt nur eine legitime Ausübung der Staatsgewalt gesehen hat."

Die Rhein- und Moselzeitung wirft hier die Sache etwas bunt durch einander. Es wird ihr vielleicht anderweitig bekannt sein, daß gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Ausschusses in verschiedenen Staaten — wir nennen außer Preußen nur noch Oesterreich, Bayern, Baden — dem Fürsten von Thurn und

Taxis die Verwaltung der Posten genommen wurde; sollte das nicht der Fall sein, so hätte ihn füglich die Bundesacte auf diese Vermuthuug führen können, da sie eben für den Fall, daß eine solche Aufhebung der Posten vorgekommen, Bestimmungen enthält. Preußen schaffte noch in demselben Jahre, wo der Reichsdeputations-Schluß zu Stande gekommen, in seinen sämmtlichen Entschädigungslanden — in den alten Provinzen war das schon längst geschehen — die Taxis'sche Post ab. Es fällt uns nicht ein, diesen Schritt zu rechtfertigen. Preußen hatte bei den Beschlüssen der Reichsdeputation concurrirt, sie auf dem Reichstage mit genehmigt und als Mitglied des kurfürstlichen Collegiums sogar (§. 13. in fine) den „besonderen Schutz" der Taxisschen Post mit übernommen. Daß es somit und zwar unmittelbar nach der Unterzeichnung des Deputations-Recesses, ein in diesem Receß von ihm garantirtes und unter seinen besonderen Schutz gestelltes Recht nicht achtete, ist unleugbar. Es ist das eine der vielen traurigen Erscheinungen jener traurigen Zeit, ein Unrecht, das eine Regierung, wie die preußische, sicher nicht Anstand nehmen wird, einzugestehen. Die Bundesacte sanctionirte dies Unrecht: sie sprach dem Fürsten von Thurn und Taxis nur eine Entschädigung zu, und diese hat Preußen durch die Verleihung des zur schlesischen Standesherrschaft erhobenen Fürstenthumes Krotoszyn als Thron-Mannlehen an das fürstliche Haus in vollständigstem Maße gewährt.

2c. 2c.

Oesterreich

Vom 1. April an wird ein täglicher Dienst zwischen Triest und Venedig durch den Lloyd eröffnet und die Abfahrt in Triest jedesmal Morgens und in Venedig um Mitternacht erfolgen. Als eine sehr anerkennenswerthe Begünstigung der Bewohner beider Hafenstädte ist die Anordnung zu betrachten, daß sowol in Triest als in Venedig auf eine volle Woche gültige Billets erster Classe für die Hin- und Herreise zu 10 Fl. erlassen werden, so daß die jedesmalige Fahrt nur auf 5 Fl. zu stehen kommt. Da mittelst der Dampfboote auch die Postfelleisen befördert werden, so erwächst daraus eine erhebliche Beschleunigung der Correspondenz. Auch in einer andern Richtung wird die Dampfschifffahrt erweitert, nämlich zwischen Triest und Dalmatien, indem der betreffende Dienst vom 1. Mai an einmal wöchentlich, statt bisher zweimal monatlich erfolgen wird. (A. Z.)

Preußen.

Ueber den Postetat. — Unter den Vorlagen, welche von der Regierung dem Vereinigten Landtage gemacht worden, zeichne-

ten sich besonders die finanziellen durch Vollständigkeit und Ausführlichkeit gegen die derartigen früheren aus. Aber trotzdem befriedigten sie nicht alle Mitglieder des Vereinigten Landtags und riefen daher noch mannigfaltige Wünsche hervor. Insbesondere gehört hierher der Antrag des Abgeordneten v. Vincke auf die Mittheilung von Erläuterungen über mehre Punkte des Haupt-Finanzetats pro 1847 und der Uebersicht von den Resultaten der Finanz-Verwaltung in den Jahren 1840 bis 1846, der zwar nicht zur Verhandlung kam, aber ein Promemoria des Finanz-Ministers hervorrief, wodurch den von dem Abgeordneten v. Vincke begehrten Erläuterungen mit der dankenswerthesten Bereitwilligkeit entsprochen wurde. Der Abgeordnete v. Vincke hatte gefragt: Die Postverwaltung figurirt in der Uebersicht der Einnahme aus den Jahren 1840—1844 nur mit den runden Summen von 1,400,000 Thlr., 1,300,000 Thlr. und 1,400,000 Thlr.; wie erklärt sich dies? — Die „Erläuterung" bemerkt hierzu: Nach den Jahres-Uebersichten von den Einnahmen und Ausgaben der Postverwaltung haben die Netto-Ueberschüsse derselben betragen: 1) Im J. 1840: 1,558,496 Thlr. Davon sind zur General-Staatscasse geflossen: 1,400,000 Thlr., zur Rendantur des Staatsschatzes: 158,496 Thlr., sind also 1,558,496 Thlr. 2) Im J. 1841: 1,435,113 Thlr Davon hat die General-Staatscasse erhalten im Laufe des Jahres 1841: 1,300,000 Thlr., im J. 1842 nachträglich pro 1841: 100,000 Thlr., die Rend. des Staatsschatzes 35,113 Thlr., sind 1,435,113 Thlr. 3) Im J. 1842: 1,442,569 Thlr. Davon sind an die General-Staatscasse abgeliefert: 1,400,000 Thlr., an die Rend. des Staatsschatzes 42,569 Thlr., sind 1,442,569 Thlr. 4) Im J. 1843: 1,502,122 Thlr., wovon die General-Staatscasse erhalten hat: 1,400,000 Thlr., zur theilweisen Deckung der Kosten für Erbauung eines Postdampfschiffes für die Verbinduug zwischen Stettin und Petersburg aber verwendet sind: 102,122 Thlr., sind: 1,502,122 Thlr. 5) Im J. 1844: 1,426,475 Thlr., davon an die General-Staatscasse gezahlt: 1,400,000 Thlr. und zu übrigen Zwecken verwendet: 26,475 Thlr., sind: 1,426,475 Thlr. Uebrigens enthält die veröffentlichte Denkschrift über die Verwaltung des Staatsschatzes für die Zeit von 1840—1846 das Nähere.

Nach der im Militair-Wochenblatte enthaltenen Uebersicht der Anzahl der im Jahre 1846 stattgehabten Versorgungen von Militair-Personen durch Anstellung im Civildienst haben, so weit dem Kriegs-Ministerium darüber Nachricht zugegangen ist, im Ressort des Post-Departements 111 Unteroffiziere und Gemeine, von Offizieren aber keiner Anstellung gefunden.

Verhandlungen des Vereinigten Ausschusses über §. 396. des Entwurfes des Strafgesetzbuches für die preußischen Staaten. — §. 396. Postbeamte, welche die der Post anvertrauten Briefe oder Packete rechtswidrig eröffnen, oder dergleichen Briefe oder Packete, welche keinen Geldwerth haben, unterschlagen, sollen ihres Amtes entsetzt und mit Gefängniß oder Strafarbeit bis zu 2 Jahren bestraft werden.

Das Gutachten lautet:

„Es hatte eine Discussion darüber statt, ob das Wort „rechtswidrig" nicht besser wegzulassen, indem durch Beibehaltung desselben es den Anschein gewinnen könne, als sei den einzelnen Postbeamten unter gewissen Umständen auch das Recht gegeben, Briefe zu eröffnen.

Andererseits ward erläutert, daß allerdings ein solches Recht, wenn auch nicht jeder einzelnen Postbehörde, doch der Postverwaltung z. B. für die Fälle der als unbestellbar zurückgekommenen Briefe, einzuräumen und die Ausübung desselben an gesetzliche Formen zu knüpfen sei, wie dies durch die Gesetzgebung wirklich geschehen. Dem gemäß ward ein Antrag gestellt, statt des Wortes „rechtswidrig" die Worte: „In andern als in dem Gesetz angegebenen Fällen" zur Aufnahme in Vorschlag zu bringen.

Die Abtheilung ist diesem Antrage mit 14 gegen 1 Stimme beigetreten."

Regierungs-Commissar Bischoff: Der Ausdruck „Gesetze" würde in diesem Falle wol zu eng sein, die Vorschriften, die in dieser Beziehung erlassen wurden, finden sich in Reglements und Instructionen. Es dürfte statt: „in andern als im Gesetze angegebenen Fällen," „in anderen als in Amtsvorschriften erwähnten Fällen" heißen müssen.

Abgeordn. von Auerswald: Ich kann diese Ansicht nicht theilen, denn gerade das, was die Abtheilung beabsichtigt, würde dadurch vereitelt werden. Es handelt sich hier um das Postgeheimniß, welches nach der Meinung des Volkes, wie ich ganz offen aussprechen muß, viele Jahre hindurch in unserem Staate, bei vollem Rechtsschutze in allen andern Verhältnissen, Verletzung erlitten haben soll. Bei einer solch verbreiteten Meinung darüber, welche am letzten Landtage zu einer Erklärung des Herrn Landtags-Commissars Veranlassung gegeben hat, die große Beruhigung herbeiführte, wünsche ich, diese Beruhigung nicht aufs neue erschüttert zu sehen. Wenn der Paragraph in dieser Fassung beliebt werden sollte, würde dies erfolgen; denn gerade der Umstand, daß nicht blos königliche Postbeamte aus Neugierde und Trivialität, sondern auch Postbehörden und mit ihnen in Verbindung stehende höhere Polizeibeamte sich veranlaßt gefunden haben sollen, zu polizeilichen, politischen oder andern Zwecken

Briefe eröffnen zu lassen, ist es, was, wie Viele mir in dieser Versammlung bezeugen werden, lange hindurch die Gemüther in unserm Lande beunruhigt hat. Denn es giebt kaum etwas Bedenklicheres, Schmerzlicheres und Gefährlicheres, als nicht sicher zu sein, daß das, was man in vollem Vertrauen und unter Siegel gestellt, zu unbefugter Kenntniß gebracht und wol gar entstellt mitgetheilt wird. Daß diese Besorgnisse bestanden haben, ist gegründet, und daß sie nicht erlöschen können, insofern die Bestimmung des Entwurfes stehen bleibt, glaube ich behaupten zu dürfen.

Dergleichen Besorgnisse können aber nur wegfallen, wenn die Eröffnung von Briefen nicht anders, als auf Grund bestehender Gesetze, d. h. nur unter denjenigen Umständen und durch diejenigen Autoritäten erfolgen kann, die das Gesetz bezeichnet. Wenn im Gesetz gesagt wird, daß die Briefe, die unbestellbar zurückgekommen sind, nur von den und den bestimmt dafür verantwortlich gemachten Behörden eröffnet werden dürften, so ist die Sache festgestellt, und Niemand wird etwas dagegen haben. Wenn ferner bestimmt wird, daß andere Briefe, welche aus Gründen des Verdachtes obwaltender Verbrechen zu eröffnen sind, nur auf Antrag des höchsten Gerichtes oder des gesammten Staatsministeriums von der Postbehörde ausgeliefert werden dürfen, so wird Niemand etwas dagegen haben.

Wenn aber blos in Verwaltungs-Reglements und nicht auf Grund von Gesetzen einzelnen Behörden die Erlaubniß Briefe zu eröffnen, ertheilt werden kann und soll, so können allerdings dadurch für den Augenblick manche Geschäftsunannehmlichkeiten vermieden werden. Aber es wird das Postgeheimniß wieder bloßgestellt und das Mißtrauen nicht vollständig beseitigt; ich werde daher der Fassung, wie sie von dem Herrn Commissar vorgeschlagen ist, entgegentreten müssen, da sie nichts weiter enthält, als was der Paragraph selbst besagt.

(Ruf nach Abstimmung.)

Marschall: Die Frage heißt:

Soll beantragt werden, statt des Wortes „rechtswidrig" die Worte aufzunehmen: „in anderen als in dem Gesetz angegebenen Fällen?" Die Bejahung ist durch Aufstehen zu erkennen zu geben. (Es erhebt sich beinahe die ganze Versammlung.)

Mit einer Majorität von mehr als zwei Dritteln ist dem beigetreten.

Die Briefpost von Berlin nach St. Petersburg, welche bisher nur fünfmal in der Woche coursirte, hat jetzt einen täglichen Gang (aus Berlin Abends 9½ Uhr) erhalten.

Sachsen.

Statistisches. Im 2. Hefte der Beiträge ꝛc. vom Jahre 1847 wurde Seite 27—32 eine Zusammenstellung des Geschäftsverkehrs bei der Stadtpost-Expedition zu Leipzig vom Jahre 1839 an bis 1846 mitgetheilt. Wir lassen jetzt in derselben Maaße die Resultate des Jahres 1847 nachstehend folgen:

Für Leipzig angekommene Gelder:

Silber.	Gold.	Papiergeld.
2,423,255 Thlr.	1,424,004 Thlr.	14,453,421 Thlr.

Ueberhaupt 18,300,680 Thlr.

Weiterhergekommene, durch die Briefträger bestellte Briefe.

Einfache Briefe.	Recomm. Briefe.	Geldbriefe.	Adressen u. Fascikel.
995,492 Stück.	18,646 Stück.	93,540 Stück.	124,983 Stück.

Ueberhaupt 1,232,661 Stück.

Durch verschiedene Handelshäuser und Behörden abgeholte Briefe.

Einfache Briefe.	Recomm. Briefe.	Geldbriefe.	Adressen u. Fascikel.
159,450 Stück.	6,959 Stück.	16,802 Stück.	13,720 Stück.

Ueberhaupt 196,931 Stück.

Postrestante-Gegenstände.

Ueberhaupt: 9,143 Stück.

Durch die Landbotenpost wurden bestellt:

a) weiterhergekommene Briefe 30,202 Stück,
b) Stadtbriefe . . . . 16,559 = und durch die Landboten aus den Bezirken zurückgebracht 1,165 Stück.

In den Briefsammlungen wurden aufgegeben:

a) weitergehende Briefe 128,428 Stück,
b) Stadtbriefe . . . 130,860 =
In Summa 259,288 Stück.

Die Zahl der angekommenen Poststücke betrug:

121,379 Stück.

Ueberhaupt waren bei der Stadtpost zu behandeln:

Einfache Briefe.	Recomm. Briefe.	Geldbriefe.	Adressen u. Fascikel.
1,453,583 Stück.	25,702 Stück.	110,687 Stück.	139,418 Stück.

In Summa 1,729,390 Stück.

Hannover.

Ueberſicht der Hannoverſchen Eiſenbahnen im Januar 1848. — 1) Hannover-Braunſchweiger Bahn. Eröffnung: den 19. Mai 1844. — Länge in geogr. Meilen: 5,70 geogr. Meilen hannoveriſch, und 2,46 geogr. M. braunſchweigiſch; zuſammen 8,16 geogr. M. — Bahnhöfe: Hannover, Lehrte, Peine, Vechelde, Braunſchweig. — Anhalteſtellen: Misburg, Hämeler Wald. — Zahl der Gleiſe: zwei Gleiſe.

2) Lehrte-Hildesheimer Bahn. Eröffnung: den 12. Juli 1846. — Länge: 3,36 geogr. M. — Bahnhöfe: Lehrte, Hildesheim. — Anhalteſtellen: Sehnde, Algermiſſen, Harſum. — Zahl der Gleiſe: ein Gleis; für zwei Gleiſe vorbereitet.

3) Lehrte-Harburger Bahn. Eröffnung: den 15. Octbr. 1845 bis Celle. Den 1. Mai 1847 bis Harburg. — Länge: 20,83 geogr. M. — Bahnhöfe: Lehrte, Burgdorf, Celle, Uelzen, Bevenſen, Lüneburg, Winſen, Harburg. — Anhalteſtellen: Ehlershauſen, Eſchede, Unterlüß, Suderburg, Emmendorf, Bienenbüttel, Bardowieck, Stelle. — Gleiſe: ein Gleis; für zwei Gleiſe vorbereitet.

4) Hannover-Mindener Bahn. Eröffnung: den 15. Octbr. 1847. — Länge: 3,41 geogr. M. hannoveriſch, 1,41 geogr. M. heſſiſch, 3,36 geogr. M. lippiſch, 0,58 geogr. M. preußiſch; Summe 8,76 geogr. M. — Bahnhöfe: Hannover, Wunſtorf, Stadthagen, Bückeburg, Minden. — Anhalteſtellen: Seelze, Huſte, Lindhorſt, Kirchhorſten. — Zahl der Gleiſe: zwei Gleiſe; das zweite noch nicht vollendet.

5) Wunſtorf-Bremer Bahn. Eröffnung: den 12. Decbr. 1847. — Länge: 13,57 geogr. M. — Bahnhöfe: Wunſtorf, Neuſtadt, Nienburg, Syſtrup, Verden, Achim, Bremen. — Anhalteſtellen: Linsburg, Dörverden, Langwedel, Sebaldsbrück. — Gleiſe: ein Gleis: für zwei Gleiſe vorbereitet.

Summe der Länge aller Bahnen: 54,68 Meilen.

Churfürſtenthum Heſſen.

In der Kammer wurde von dem Abgeordneten Zitz unter Anderem beantragt: Auflöſung des Poſtvertrags mit dem Fürſten von Thurn und Taxis.

Großherzogthum Heſſen.

Der Schwäbiſche Merkur meldet aus Darmſtadt vom 8. Febr.: Um die Verſendung verbotener Zeitſchriften unter Kreuzband durch die Poſt für die Folge möglichſt zu verhindern, iſt von der höchſten Staatsbehörde folgendes Verfahren vorgeſchrieben worden: 1) Wenn Zeitſchriften durch die Poſtanſtalten unter Kreuzband verſendet werden, ſo ſollen die Poſtbeamten, wenn der Inhalt

ohne Verletzung der Bänder zu ermitteln ist, sich darüber verlässigen, ob er in verbotenen Zeitschriften besteht oder nicht. Im ersteren Falle ist die Rücksendung an den Aufgabeort, im andern aber die Bestellung an den betreffenden Adressaten zu bewirken. 2) Kommen Druckschriften unter Kreuzband zur Versendung, deren Inhalt ohne Verletzung der Kreuzbänder nicht zu ermitteln ist, so sollen die Postbeamten dergleichen Sendungen unverzüglich an die Provinzial-Commissare zur Prüfung des Inhalts einsenden, und von diesen wird dann, nach Befund der Umstände, die Bestellung oder Rücksendung der Kreuzbandsendung angeordnet werden.

Mecklenburg-Schwerin.

Im Jahre 1843 bestanden im Großherzogthume:
41 Stationen mit Pferdewechsel,
11 = ohne = und
1 Station für Extraposten aus dem Orte.

In einigen Städten des Großherzogthums bestand früher statt der Posthaltereien ein Reihefuhrwesen, welches, als den Zeitbedürfnissen nicht mehr entsprechend, erst vom 1. Jan. 1838 an aufgehoben und an dessen Stelle ein Postfuhrwesen eingerichtet wurde. Das Reihefuhramt zu Rostock aber kam nach vorangegangener Berathung über die hierbei zu regulirenden Verhältnisse, erst mit Neujahr 1842 zur Auflösung. Die Mitglieder des Rostocker Reihefuhramts erhielten für die Aufgabe der ihnen bisher eingeräumten Befugniß, die Extraposten und Couriere zu befördern, ein für alles die Entschädigung von 2315 Thlr. NZwdr., welche Neujahr 1842 an den Magistrat zu Rostock aus einer herrschaftlichen Casse zur vereinbarten Vertheilung an die Fuhrleute (nach welcher 17 active Mitglieder, jedes 125 Thlr., und 7 inactive Mitglieder, jedes 20 Thlr. empfangen sollten), zu bezahlen waren.

Großbritannien.

Die Times erhebt energische Beschwerde gegen das General-Postamt wegen des häufig vorkommenden Verlorengehens von Zeitungsblättern, die mit der Post versendet werden. Sie glaubt, daß eine systematische Zeitungsstehlerei bestehen müsse, und schlägt dagegen die Anwendung der in allen Docks täglich vollzogenen Maßregel der Untersuchung der darin angestellten Leute, wenn sie dieselben verlassen, für die Postbeamten vor. Eine Schande für die Nation würde es sein, erklärt die Times, wenn eine zweite Beschwerde in dieser Angelegenheit nothwendig würde.

Zahl der unabgegebenen Briefe. — Nach einer officiellen Nachricht beläuft sich die Anzahl der Briefe, deren Em-

pfänger entweder unbekannt waren oder die auf dem Londoner Postbüreau nicht abgefordert wurden, seit drei Jahren auf 4201 und befindet sich in denselben die Summe von 40,410 Pfd. Sterl.

Alle in Großbritannien nach fremden Ländern zur Post gegebenen Briefe, bei welchen der in Stelle der Frankirung aufgeklebte Stempel den Betrag des bestimmungsmäßig zu zahlenden Portos nicht erreicht, werden lediglich als unfrankirte (unbezahlte) Briefe behandelt.

Anzahl der Briefe. — Im Jahre 1847 sind vom General-Postamte 322 Millionen Briefe empfangen und abgesendet worden, was 22½ Millionen mehr als im J. 1846 ist.

Für das neue Finanzjahr vom 5. April 1848 bis dahin 1849 sind im Budget die Einnahmen aus dem Posteinkommen auf 900,000, zusammen überhaupt mit 51,250,000 Pfd. Sterl. angeschlagen.

Route der Overland Mail von London. — Abgang von London jeden 3. und 20. des Monats, Morgens, via Southampton, mit Dampfböten der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, von circa 1500 Tonnen und 450 Pferdekraft, die um 2 Uhr Nachmittags absegeln, über Gibraltar und Malta, wo die Post von Marseille übergenommen und nach Alexandrien mitgenommen wird. Dauer der Reise von Southampton nach Alexandrien circa 16 Tage.

Ueber Frankreich — Marseille — wird eine Post jeden 7. und 24. des Monats, Abends, in London aufgemacht, die am 11. und 28. von Marseille abgeht und sich in Malta der Post von Southampton anschließt.

Route der Mail. — Von Alexandrien nach Atfeh, 48 englische Meilen, auf dem Mahmoudieh-Canal, in großen Schleppschiffen durch ein Dampfboot von 67 Pferdekraft befördert.

Von Atfeh, am Zusammenflusse des Canals mit dem Nil, nach Boulac (dem Hafen Cairo's), 120 englische Meilen, auf dem Nil mit Dampfböten.

Von Cairo nach Suez, circa 70 englische Meilen, durch die Wüste auf Wagen und in Omnibus ꝛc.

Dauer der Reise von Alexandrien bis Suez, einschließlich eines Nachtlagers in Cairo und des nöthigen Aufenthaltes zur Ruhe und Erfrischung bei der Central-Station zwischen Cairo und Suez, circa 60 Stunden.

Post vom 3. und 7. jeden Monats von London: Von Suez nach Bombay direct mit einem Dampfboote der East India Company. Dauer dieser Route bis Bombay circa 35 Tage. — Ueber Land von Bombay nach Calcutta circa 10 Tage.

Post vom 20. und 24. jeden Monats von London:

A. via Aden nach Bombay.

B. via Ceylon nach Madras — Calcutta.

C. Von Ceylon nach Penang — Sincapore — Hong Kong.

a) Von Suez — ungefähr am 10. jeden Monats per Dampfboot der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, von circa 800 Tonnen und 500 Pferdekraft, Aden anlaufend, wo der Postsack und die Passagiere nach Bombay in ein Dampfboot der East India Company übergeschifft und Kohlen eingenommen werden;

b) von Aden nach Ceylon (circa 17 Tage von Suez), Madras (circa 22 Tage), Calcutta (circa 27 Tage von Suez, einschließlich allen Aufenthalt);

c) in Ceylon werden die Post und Passagiere für Penang, Sincapore und Hong Kong von der Hauptlinie getrennt und in ein Dampfboot gleicher Größe und Kraft übergeschafft. Reise von Ceylon nach Penang circa 6 Tage. Sincapore 9 Tage, Hong Kong circa 16 Tage, einschließlich allen Aufenthalt.

Dauer der Reise von England nach Bombay circa 35 Tage, Ceylon circa 14 Tage, Madras circa 45 Tage, Calcutta circa 48 Tage, Penang circa 46 Tage, Sincapore circa 49 Tage, Hong Kong circa 56 Tage.

Einnahmen und Ausgaben der englischen Post im J. 1846. — Während des mit dem 5. Januar 1847 zu Ende gehenden Rechnungsjahres betrug die Brutto-Einnahme der englischen Postverwaltung, nach Rowland Hill's Angaben 2,302,717 Pfd. St., die Gesammt-Ausgabe 1,410,864 Pfd. St. und somit die reine Einnahme 891,853 Pfd. St. Bemerkenswerth ist hierbei der Unterschied zwischen der Post im Inlande und der überseeischen Beförderung. Die Brutto-Einnahme im Innern belief sich auf 1,753,590 Pfd. St. (wo jeder Brief ohne Unterschied der Entfernung 10 Pfennige preuß. Cour. bezahlt); die Gesammtausgabe für die Postverwaltung im Innern 915,391 Pfd. St., und der Netto-Gewinn von inländischen Briefen 838,199 Pfd. St. Die Brutto-Einnahme für die überseeische Beförderung stieg auf 514,899 Pfd. St.; die Gesammtausgaben in diesem Zweige des Postdienstes auf 430,973 Pfd. St., daher der Netto-Gewinn nur 83,926 Pfd. St. Aus diesen letzteren Thatsachen schließen Daily

News, daß eine Abänderung der überseeischen Postbeförderung dringend nothwendig sei. Nicht blos sei das überseeische Porto herabzusetzen, sondern die Post müsse die bisherigen Contracte mit Dampfschiff-Compagnieen als zu kostspielig und nachtheilig aufheben. Der erste Versuch einer regelmäßigen Postdampfschiff-Verbindung sei mit Recht Privat-Compagnieen gegen eine reichliche Entschädigung überlassen worden. Aber jetzt sind Privatunternehmungen im Stande, mit oceanischen Dampfschiffen die Meere zu bedecken; von nun an sollte die Organisation der Postrouten Sache der Regierung werden und die letztere sollte die Schiffe derjenigen Personen oder Compagnieen contractlich zum Postdienste verwenden, die für jede Station, Haupt- oder Nebenroute die besten Seeschiffe und die billigsten Bedingungen stellen.

Die Pennypost. — Die Zunahme der Briefe beträgt jetzt seit einer Reihe von Jahren regelmäßig dreißig Millionen jährlich, trotz der Prophezeihungen der alten Postverwaltung, welche versicherte, daß ihr hohes Porto nie Jemand verhindert habe, einen Brief zu schreiben. Unter ihrem System schrieb jeder Mensch in England im Durchschnitt drei Briefe jährlich, und jetzt nach sechsjähriger Reform schon zwölf! Natürlich hat das Briefschreiben, auch wenn die Post gar kein Porto verlangte, eine Grenze, aber bis jetzt zeigt nichts an, daß man sie erreicht habe, und die beständige Ausdehnung der Schulen sichert der Post noch auf lange Zeit neue Correspondenzen, sowie die zahlreichen Verbesserungen, deren die Anstalt noch fähig ist, der Zukunft noch ein weites Feld eröffnen. — Daß die Verbesserungen, welche in der englischen Post seit der Pennypost eingeführt worden, sehr beträchtlich sind, sieht man aus den Ausgaben: im Jahre 1838 betrugen die Kosten der Administration 686,768 Pf. St., und im Jahre 1845 1,125,594 Pf. St. Dies sind zweckmäßige und fruchtbare Ausgaben, denn wer kann sagen, wie viel diese Zunahmen der Communicationen zu dem allgemeinen Wohl in England beigetragen haben, und wie groß ihr Einfluß auf die Arbeit und die Consumtion und somit auf die Einkünfte des Staats gewesen sein möge? Noch ist viel zu thun, um die unbeschreibliche Wohlthat dieser wohlfeilen Communicationen auszudehnen, und es ist gegenwärtig im Werk, das Seeporto aller Briefe, die auf englischen Schiffen an irgend einen Punkt der Welt befördert werden, auch auf einen Penny herabzusetzen, und dann muß natürlich die unvernünftige Höhe des internationalen Postportos, das bis jetzt ein so großes Hinderniß des Verkehrs in der Welt ist, ebenfalls herabgesetzt werden.

Neben-Posteinkünfte. — Außer den Einkünften aus der Briefpost bezieht der Staat von den Personenposten und Diligen-

cen der Privaten, von Miethpferden und Miethkutschen folgende Abgaben:

Der Inhaber einer öffentlichen Post bezahlt eine Licenz-Abgabe von 5 Pfd. jährlich und eine Meilen-Steuer (miliage) von 1½ d. pr. Meile, bei einer Concession für 4 Personen, 4 d. für 21 Personen; die Eisenbahnen bezahlen 5 Proc. ihrer rohen Einnahmen von dem Personen-Transport. Die Meilen-Abgabe und die letztere Steuer betrugen 1842 444,214 Pfd.

Dazu kommt eine hohe Abgabe von den Postpferden 1½ d. von einem Pferd, oder 3 d. für 2 Pferde pr. Meile.

Jede Person, die ein Miethpferd hält, zahlt eine Abgabe von 1 Pfd. 8 Sch. 9 d.; von einem Miethwagen, 6 Pfd. für jeden vierspännigen, 3 Pfd. für jeden zweispännigen. Diese Abgaben trugen 1842 179,457 Pfd. ein. Sie sind im Ganzen sehr lästig für den Verkehr, und die unteren und mittleren Classen werden dadurch härter getroffen, als die reicheren Classen durch die Steuer von Luxus-Wagen und Pferden.

Die Zeitungen und Anzeigeblätter bezahlen neben der Papier-Accise (die im J. 1835 796,146 Pfd. einbrachte) in Großbritannien 3½ d., in Irland 2 d. von jedem Zeitungsblatte, dessen Preis 7 d. nicht übersteigt; 1842 betrug die Abgabe 264,377 Pfd. Für die Stempelabgabe genießen die Zeitungen Post-Freiheit, was für die allgemeinere Verbreitung der wichtigeren Blätter über das Land sehr günstig einwirkt. (Schütz, Ueber das englische Steuer- u. Zollwesen. In der Zeitschrift f. d. gesammte Staatswissenschaft v. Mohl. 1847. 1 Heft.)

Die projectirte Dampfschifffahrt zwischen England und Brasilien. — Eine unlängst veröffentlichte Denkschrift über eine Dampfschifffahrtsverbindung mit dem östlichen Südamerika erscheint einiger Beachtung werth zu sein. Gegenwärtig erhält man die Antwort auf die Briefe von London nach Rio-Janeiro in ungefähr 131 und nach Buenos-Ayres in 166 Tagen, während dieselbe bei einer gehörig organisirten Fahrt von ersterem Platze schon in 50 und von letzterem in 63 Tagen eintreffen könnte. Dieser Umstand dürfte wol die Regierung oder das Parlament zur Untersuchung veranlassen, warum bei den mercantilen und anderen Interessen, welche zwischen England und Brasilien nebst La Plata obwalten, die Communication mit diesen Staaten gegenüber jener mit Boston, New-York, Westindien, Hong-Kong, Singapore, Calcutta, Madras, Ceylon, Bombai, Alexandria, Constantinopel, Malta, Gibraltar, Cadix, Lissabon, Oporto und Vigo so sehr in den Hintergrund tritt. — Es liegen der Regierung diesfällig verschiedene Entwürfe vor. Am angemessensten erscheint der von Herrn Morgan schon im J. 1836 gethane Vor-

schlag: eine der Oriental and Peninsular Steam Packet Company ähnliche, von der Regierung unterstützte Gesellschaft zu gründen, mit 6 geeigneten Dampfbooten monatlich von Plymouth aus in 25 Tagen nach Rio und in 30 Tagen nach Buenos Ayres zu fahren, in Madeira, Santa Cruz, St. Vincent, Pernambuk, Bahia, Rio und Montevideo anzulegen und das Felleisen nach diesen Häfen zu befördern. Der Plan umfaßt auch eine weitere Linie von St. Vincent nach Sierre Leone, um die afrikanische Küste zu berühren. Diese Entfernung wäre hiernach: von Plymouth nach Funchal 1,212, von Madeira nach Tenerifa 260, von Tenerifa nach St. Vincent 850, von St. Vincent nach Pernambuk 1,630, nach Bahia 400, nach Rio Janeiro 700 und nach Buenos Ayres 1,100, zusammen 6,152 Meilen. Die Fahrt von St. Vincent nach Sierre Leone beträgt nur 850 Meilen. Ist man so weit gekommen, so wird es auch nicht schwer halten, mit 2 oder 4 Dampfbooten einen Dienst zwischen St. Vincent und dem Cap einzurichten. Die Entfernungen nach dieser Linie wären: von St. Vincent nach Ascension 1,620, von hier nach St. Helena 869, dann nach dem Cap 1,866, zusammen 4,355 Meilen. Herr Morgan bestimmt Plymouth zum Ausgangspunkt, welcher bald durch Eisenbahnen und Dampfboote mit allen Theilen Großbritanniens in Verbindung sein wird. (J. d. O. L.)

Frankreich.

Der General-Postdirector Etienne Arago macht in einem Circular sämmtliche Postbeamten darauf aufmerksam, daß die Expedition der Journale, Druckschriften und Sendungen unter Kreuzband mit derselben Genauigkeit geschehen müsse, wie die der Briefe, und daß die Verletzung eines Kreuzbandes der Verletzung des Briefgeheimnisses gleichkomme.

Belgien.

Im Jahre 1847 hat die Einnahme von der Post um 102,411 Frcs zugenommen.

Zu Oostvlettern in West-Flandern ist eine Postanstalt eingerichtet worden.

Niederlande.

Die Einnahme von den Posten betrug
im Jahre 1846 1,370,101 Fl. 70½ C.,
" " 1847 1,397,226 " 12½ "
Die Mehreinnahme betrug demnach 27,124 Fl. 42 C.
Summe der Staatseinnahme 1846 54,576,588 Fl. 31½ C.
1847 54,052,307 " 5 "

1847 Einwohnerzahl, Luxemburg ausgenommen, das im J. 1841 183,875 E. zählte, 3,027,452.

Dänemark.

Im Budget für 1846 war der Ueberschuß des Postwesens auf 240,200 Rbthlr., die wirkliche Einnahme betrug aber nach der Finanzrechenschaft 300,018 Rbthlr., mithin 59,992 Rbthlr. mehr als veranschlagt war. Die Staatseinnahme des Jahres 1846 im Ganzen 18,502,961, die Ausgaben dagegen 17,862,034 Rbthlr. Der Ueberschuß vom Postwesen ist im Budget für 1848 auf 257,900 Rbthlr. veranschlagt. Unter den Ausgaben kommt im Budget auch eine Unterabtheilung: „Ausgaben für die Beförderung königl. Dienstsachen mit den Frachtposten" vor.

Norwegen.

Nach der vor den versammelten Repräsentanten vom Reichsstatthalter am 9. Febr. verlesenen königlichen Rede wird unter andern Gesetzvorschlägen auch einer das Postwesen betreffend dem Storthing vorgelegt werden.

Schweiz.

Aus den vorgefundenen Papieren der gestürzten Regierung des Cantons Luzern ergiebt sich, daß Hr. Elgger als Chef des Generalstabes den Wunsch äußerte, alle durch die Post abgehenden Briefe sollten geöffnet werden; daß Hr. Siegwart als Polizeidirector dieses bejahend begutachtete, und der Regierungsrath eine solche Schlußnahme faßte und die Verletzung des Briefgeheimnisses sanctionirte.

In der 10. und 11. Sitzung der Bundesrevisionscommission vom 1. und 2. März wurde über das Postwesen sehr einläßlich und gründlich verhandelt. Mit lebhaften Farben wurden die Nachtheile der bisherigen Cantonal-Postverwaltungen geschildert, und gezeigt, wie eigennützig die Cantone einander die Rappen auf Briefe abgejagt, und Postgegenstände auf Umwegen transportirt haben, um ihrer eigenen Verwaltung zum Nachtheil eines Nachbarcantons und selbst des Publikums, etwas zuzuwenden. Es wurde auf die schmähliche Erniedrigung bei den Postunterhandlungen in Paris und Wien hingewiesen, und auf die Unmöglichkeit, unter solchen Verhältnissen allgemein günstige Verträge je mit dem Auslande abzuschließen wegen der gegenseitigen Eifersucht der Cantone. Die Postverhandlungen in Wien z. B. wurden sehr günstig abgeschlossen; indem die österreichischen Briefe, welche früher keinen Transit durch die Schweiz bezahlten, obschon sie täglich centnerweise durchgingen, nun je nach der Entfernung

sechs und zwölf Kreuzer Transit bezahlen müssen. Allein mehreren Vertragschließenden in Wien, namentlich dem Abgeordneten von Luzern, war es nur darum zu thun, dieses zu erhalten, mit den Hintergedanken, dann bei Hause schon wieder zum Nachtheil der Nachbarcantone aus dem für Alle gleich günstig abgeschlossenen Vertrag den größern Vortheil sich selbst und Uri zuzuwenden. Dagegen hatten nun freilich die Mitcontrahenten protestirt. Neben solchem uneidgenössischen Verfahren leidet dann auch die Verwaltung selbst an der Zersplitterung. Statt nach Einem, für Alle gleichsorgenden Grundsatze, wird nach 12 verschiedenen Systemen verfahren, was zu unnützen Auslagen, einer unverständlichen Postalsprache, vielen unnützen Conferenzen und leeren Berathungen führt, welche bei einer eidgenössischen Centralverwaltung verschwinden müssen. Die Briefe werden zudem an einem Orte hoch, am andern weniger hoch taxirt; überall ist fast mehr der finanzielle Punkt, als das Bedürfniß des Publikums berücksichtigt. Wenn dagegen auch manche Vortheile der Cantonalverwaltungen hervorgerufen wurden, und auf die Schwierigkeiten hingewiesen wurde, von Bundeswegen jeden abgelegenen Ort so zu bedienen, wie es in vielen Cantonen durch die Cantonalverwaltung geschieht, so war man doch allgemein über die Vortheile einer Centralisirung der Posten einverstanden, jedoch gegen volle Entschädigung des bisher den Cantonen von ihren Posten zugeflossenen Ertrags, obschon man fühlte, daß diejenigen Cantone, welche bisher zu hoch taxirt hatten, fast zu viel gewinnen würden, während diejenigen, welche kleine Taxen bezogen, eher einbüßen werden. Allein bei solchen großartigen Maßregeln kann man nicht mit der Goldwage abwägen; und wenn man eine eidgenössische Vereinigung dieser materiellen Verhältnisse wünscht, muß man sich an gegenseitige Vortheile und Nachtheile gewöhnen. — Im Ganzen wurde also grundsätzlich festgesetzt: Der Bund übernimmt das Postwesen nicht sowol im finanziellen Interesse, als auch im Interesse des Verkehrs überhaupt im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft. Doch dürfen ohne Bewilligung der Cantone die Postverbindungen nirgends unter dem jetzigen Bestand herabsinken. Das Postgeheimniß soll unverletzlich sein und die Tarife nach den gleichen Grundsätzen bestimmt werden. Die Eidgenossenschaft leistet gegen diese Abtretung den Cantonen vollen Ersatz ihrer bisherigen Einnahmen, wobei jedoch auf billige Erhöhung der Entschädigungssumme Rücksicht zu nehmen ist, wo bisher das verpachtete Regal dem betreffenden Canton offenbar zu wenig eintrug, oder durch günstig abgeschlossene Verträge, wie bei Uri, in Zukunft voraussichtlich bestimmt größere Einnahmen zugesichert sind. Privateigenthümer von Posten können ganz losgekauft werden. Das vorhandene Material der Cantone hat der Bund

zu übernehmen, und die Cantone sind verpflichtet, die nöthigen Gebäulichkeiten abzutreten, wenn sie die eidgenössische Verwaltung verlangt; versteht sich gegen Entschädigung, die, wenn keine friedliche Uebereinkunft geschlossen werden kann, durch das Gericht auszumitteln ist. (A. Z. Z.)

Italien.

Neapel. — Art. 29 der neuen am 11. Febr. erschienenen Verfassung lautet: Das Briefgeheimniß ist unverletzlich. Die Verantwortlichkeit der Postbeamten wegen Verletzung des Briefgeheimnisses soll durch ein Gesetz bestimmt werden. — Die Taxe auf fremde Zeitungen ist aufgehoben und es wird nur noch das Postporto von 2 Kr. per Blatt erhoben; wem bekannt ist, daß jene seit Jahren erhobene Taxe 13 Kr. für jede Nummer betrug und daß somit z. B. die A. Ztg. auf mehr als 90 Fl. zu stehen kam, wird die Wichtigkeit dieser Maßregel begreifen.

Rußland.

Viele Einrichtungen des russischen Postwesens, noch einer frühen Vorzeit entstammend, entsprechen weder den heutigen Bedürfnissen der Zeit, noch denen der Reisenden, deren Zahl mit jedem Jahre zunimmt. Ihnen gehen noch auf allen Posttracten die bequemen Fuhrwerke ab, zu ihrer schnellen Weiterbeförderung fehlt auf vielen Poststationen die erforderliche Anzahl von Pferden, dem Landvolke liegt als Servitut die Unterhaltung der Wege ob. Diese Uebelstände sind eine Folge des zu schnellen Wechsels der Posthalter der Poststationen, die alle drei Jahre durch andere abgelöst werden, weshalb ihre jedesmaligen Besitzer, nur ihren Vortheil erzielend, nichts fürs allgemeine Interesse thun wollen. Mit höchster Genehmigung hat die Ober-Postdirection jetzt versuchsweise die Poststationen auf dem Tracte zwischen Charkow und Moskau auf 10 Jahre pachtweise versteigert, das Landvolk von der Unterhaltung der Posten befreit, als Ersatz dafür den Reisenden die Wegegelder um ein Geringes erhöht, die Posthalter verpflichtet, die nothwendige Zahl von Pferden zu halten, bequemere Wagen einzuführen und die Postillone des ganzen Tracts nach einer von der Direction vorgeschriebenen Form zu kleiden. Durch diese Maßregel wird die dem Landvolk obliegende Steuer jährlich um 200,000 Rubel Silber verringert und die Reisenden werden in ihrem schnellen Fortkommen gesichert. Sie wird unbezweifelt auch auf anderen Posttracten des Reichs eingeführt und so einem lange dringend gefühlten Bedürfnisse unserer Zeit abgeholfen werden.

Rußlands innere Privat-Correspondenz nimmt unter der gegenwärtigen trefflichen Organisation des Postwesens in allen Theilen des Reichs mit jedem Jahre zu. Nach dem letzten Rechenschaftsbericht des General-Postdirectors v. 1845 wurden 10,136,146 im Reich versendete Briefe gezählt. Vier Jahre früher betrug deren Zahl nur 7,902,214.

Post-Einnahme. — Die Posten in Rußland haben im Jahre 1843 eine Brutto-Einnahme von 4,175,963 Silber-Rubel geliefert.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Die Porto-Angelegenheit mit England. — Senator Niles, Vorsitzer des Ausschusses über das Postwesen, hat in Bezug auf den Portokrieg mit England eine Bill einberichtet, welche im Wege der Repressalie und zur Ausgleichung des Portos für britische und amerikanische Steamer alle durch englische Beförderung gebrachten Briefe mit 34 Cents belegt.

V. Personal-Nachrichten.

Frankreich. — Zum General-Postdirector der Republik wurde ernannt Etienne Arago, Dichter mehrer Vaudevilles und jüngerer Bruder des gleichnamigen berühmten Gelehrten, welcher jetzt bei der provisorischen Regierung das Portefeuille der Marine hat.

Berichtigung.

Auf S. 179 Z. 17 v. o. lese man 1 Sgr., statt 2 Sgr. und
= 18 = = 2 Sgr., statt 4 Sgr.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Ein deutsches Bundes-Postwesen.

Bei dem gewaltigen, nicht geahneten Umschwunge, den die öffentlichen Verhältnisse in den letzten Wochen in Deutschland erfahren haben, mußte sich uns die Frage aufdringen, ob nicht ein Weckruf auch an das Postwesen hierbei geschehen und dasselbe nicht angehaucht worden sei von der das Staatsleben durchwehenden Luft der Gegenwart? Bereits hat die allgemeine Stimme des deutschen Volkes hierauf geantwortet und fordert: Die Herstellung einer **Einheit** des Postwesens in Deutschland. Diesen Gegenstand stellt es mit in den Vordergrund seiner Hoffnungen und Wünsche.

Sahen wir aber nicht unlängst erst einen Congreß in Dresden versammelt, der sich mit den Post-Angelegenheiten beschäftigte und seine Verhandlungen demnächst wieder aufzunehmen erklärt hat? Und dürfen wir hiernach nicht ohnehin der baldigen Erfüllung des Verlangens entgegen sehen? Keineswegs. Jetzt handelt es sich nicht mehr blos, wie früher, um die gleichmäßige Regulirung des internationalen Verkehrs, des Post-Verkehrs aus einem deutschen Postgebiete (nicht Staate) in das andere. Es gilt vielmehr die Errichtung eines deutschen Postwesens.

Wir sagten früher[1]): „Durch die vollständige Lösung der Aufgabe, welche sich der in Dresden versammelte Post-Congreß gestellt hat, wird zwar manches Vorzügliche geschaffen, manche Uebelstände werden beseitigt und dem Publikum wesentliche Erleichterungen gewährt werden: ein einiges deutsches Postwesen und die daraus sich ergebenden segensreichen Folgen wird man aber erst von einer späteren Zukunft erwarten können." Diese „spätere Zukunft," die nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge erst in Jahrzehenden erwartet werden konnte, sie ist schon jetzt eingetreten, überraschend schnell gegen die menschlichen Berechnungen. Und alles Gute und Nützliche, das aus der Post-Conferenz hervorgehen wird (vorausgesetzt nämlich, daß auf der durchlöcherten und unterwühlten Basis der Verhandlungen des

1) Im 7. Hefte der Beitr. zur Kenntniß des deutschen Postwesens v. J. 1847. S. 4.

Dresdener Post-Congresses wirklich zu Beschlüssen, die in Ausführung gesetzt werden, zu gelangen sein wird): es kommt zu spät, es befriedigt nicht mehr. Ein deutsches Postwesen, eine deutsche Central-Postverwaltung, ein deutsches Postgesetz, eine deutsche Postverfassung, das ist die Losung der Gegenwart.

Nicht blos eine Vereinigung über einheitliche Bestimmungen hinsichtlich des (internationalen) Verkehrs aus einem deutschen Postgebiete nach dem anderen deutschen Gebiete, wobei der innere Verkehr und der Verkehr mit den Staaten außer Deutschland unberücksichtigt bleibt; sondern ein deutsches Postwesen, das die internen, internationalen und außerdeutschen Postverhältnisse gleichmäßig regulirt. Eine deutsche Bundes-Postverwaltung, die mit den außerdeutscher Postdirectionen communicirt und Verträge abschließt. Nicht mehr ein bloßes Anstreben zur Herbeiführung gleichmäßiger gesetzlicher Postbestimmungen in Deutschland, sondern ein deutsches allgemeines Postgesetz auf breiter liberaler Grundlage mit Festsetzung der Rechte der Postanstalt und der einzuschränkenden Postzwangs-Bestimmungen. Keine Postvorschriften mehr, die ein paar Meilen weiter schon ihre Geltung verlieren, sondern allgemeine deutsche Vorschriften über Verpackung der Postsachen, Aufgabe, Beförderung, Bestellung derselben und Garantie für dieselben. Nicht eine Posttaxe, in die schon bei ihrer Berathung exceptionelle Bestimmungen aufgenommen werden müssen [2]), sondern ein allgemein giltiger Posttarif ohne alle Ausnahmen. Keine Portoberechnung, welche noch die Zerrissenheit des deutschen Vaterlandes beurkundet und den einen deutschen Staat vom anderen scheidet [3]), sondern nur eine einmalige Portoberechnung in einem Satze. Keine Post-Nebengebühren, wodurch die Billigkeit der Posttaxe nur zu einem Scheine gemacht wird und die in einem Staate erhoben

---

2) Nach den Beschlüssen der Dresdener Post-Conferenz soll die künftige postvereinsländische Briefstaxe für den einfachen Brief auf die Entfernung von incl. 6 Meilen 2 Kr., incl. 20 Meilen 5 Kr. und über 20 Meilen 10 Kr. Conv.-Münze betragen. Da nun hierdurch Erhöhungen der bisherigen Portosätze in gewissen Fällen eintreten würden: so wurde in der Sitzung vom 25. Januar bezüglich des Verkehrs von Würtemberg mit Bayern und Baden der zweite Rayon des Vereinstarifs, welcher bei einer Taxe von 5 Kr. C.-M. auf 20 Meilen sich erstreckt, auf 24 Meilen ausnahmsweise erweitert, und bezüglich des Verkehrs zwischen dem königl. sächs. und fürstl. Thurn- und Taxis'schen Postgebiete bestimmt, daß einer Erhöhung der seitherigen Taxen, welche sich aus dem Vereinstarife theilweise ableiten würden (s. S. 49), keine Folge zu geben sei, sondern daß vielmehr bei den betreffenden Orten die bisher bestandenen niederen Taxsätze mit Reduction auf die Vereinsmünze auch fernerhin erhoben werden sollen.

3) Zufolge des in der Sitzung des Post-Congresses vom 19. Nov. vor. J. gefaßten Beschlusses soll das erhobene Briefporto in zwei gleiche Theile, unter die absendende und die empfangende Postverwaltung, getheilt werden.

werden, in anderen nicht bestehen (z. B. die Bestellgebühren u. s. w.), sondern Gleichheit oder Wegfall aller Postsporteln, wenn nicht dafür eine besondere Dienstleistung verlangt wird. Keine in dem Belieben gestellten Maximal- und Minimal-Sätze[4]), sondern definitive unabweichliche Bestimmungen. Keine Verwaltungs-Principien, die den Verkehr ins Innere des eigenen Landes, soweit möglich, einzudämmen suchen. Kein Stadt- oder Städte-Postwesen, das zum großen Theile nur die Verbindung der Postanstalten unter sich vermittelt, die Verbindung der Ortschaften des ganzen Landes aber nicht beachtet, oder nicht mit gleicher Sorgfalt berücksichtigt, sondern ein wahres Landes- und Staats-Postwesen. Ueberhaupt: ein einiges deutsches Postwesen unter einer Central-Verwaltung ist die Forderung der jetzigen Zeit. Nur durch die Durchführung und Verwirklichung dieser Ideen dürfte dem lautgewordenen Verlangen des deutschen Volkes ein Genüge geschehen: halbe Maßregeln werden nicht nur blos halb, sondern vielmehr gar nicht befriedigen.

Indem wir dies hiermit öffentlich aussprechen, glauben wir uns nicht zu irren, die Entgegnung vernehmen zu müssen: „Wol schöne, aber überspannte und unausführbare Ideen." Ist es erlaubt, von seiner Person zu reden, sich selbst zu loben und zu tadeln: so legen wir als Selbstbekenntniß hier nieder, daß der Verfasser von aller Ueberspanntheit und phantastischen Träumerei entfernt ist und solcher auch am wenigsten von den ihm Nahestehenden beschuldigt wird. Wir haben durchaus nicht die ruhige Besonnenheit in der so sehr bewegten Zeit verloren. Aber das müssen wir allerdings bekennen, daß die Ausführbarkeit der ausgesprochenen Ideen von Denjenigen, welche mit dem alten Systeme und der überlebten Postpolitik verknöchert und verkörpert sind, schlechterdings zu den Unmöglichkeiten gerechnet werden, und daß dieselbe nach den unseligen Verhandlungen des Dresdener Post-Congresses über die Transitfrage als ein Phantasma erscheinen muß. Die Herstellung einer deutschen Postverfassung ist aber in der That weder eine übertriebene Forderung, noch eine überspannte und nicht ausführbare Idee.

Die Nachtheile und Beschwerlichkeiten, welche die heutigen Postzustände herbeiführen und in dem Mangel einer Posteinheit ihre Begründung haben, sind zu allgemein bekannt, als daß ihrer wiederholt zu erwähnen wäre. Sie sind auch höheren Orts schon anerkannt worden, und haben eben im vorigen Jahre zum Zu-

4) Z. B. soll im projectirten Postvereine die Speditionsgebühr bei Zeitungen, welche wöchentlich 6- oder 7mal erscheinen, wenigstens 1,80 Thlr. und höchstens 5,40 Thlr., bei Zeitungen, welche weniger als 6mal in der Woche erscheinen, wenigstens 1,20 Thlr. und höchstens 3,60 Thlr. betragen.

sammentritte eines Post-Congresses in Dresden die Veranlassung gegeben. Die bis jetzt vorliegenden Resultate der Thätigkeit desselben sind aber der Art, daß sie nur einigermaßen den davon gehegten Hoffnungen entsprechen, aber weit davon entfernt bleiben, die allgemeinen Wünsche des Publikums vollständig zufrieden zu stellen. Die Postanstalt selbst ist nicht, wie die Post-Conferenz anzunehmen scheint, der Zweck, sondern das Mittel; die Benutzung der Post ist der Zweck. Die Mehrzahl der Sachverständigen, vielleicht auch manches geehrte Mitglied der Post-Conferenz, wird sich damit für einverstanden erklären. Wir wiederholen, nur in der Organisation eines deutschen Postwesens, nur in der Aufgebung eines Theiles des Postregals zum Nutzen des Ganzen, was aber nicht in der Absicht des Post-Congresses lag und nach den damaligen Verhältnissen nicht liegen konnte, ist das radicale Heilmittel enthalten. Nur in einzelnen, allgemeinen und kurzen Umrissen sei im Nachstehenden das Bild vom deutschen Postwesen hingestellt, wie es uns vorschwebt und wie es sich leicht ausführen läßt. Es würde uns herzlich freuen, wenn sich hierüber recht viele competente Stimmen vernehmen ließen und diese Frage recht gründlich und von allen ihren Seiten betrachteten.

An die Spitze des deutschen Postwesens tritt eine permanente Bundes-Postcommission, die aus ihrer Mitte den deutschen Bundes-General-Postdirector als ihren Präsidenten wählt. Die Bundes-Postcommission übt, unter dem deutschen Senat und Haus, die Oberaufsicht über das ganze deutsche Postwesen aus. Sie hat ihren Sitz am Orte des Bundestags und besteht aus den von den Post-Administrationen oder Regierungen abgeordneten Commissarien, mit Beigabe der nöthigen Canzlei, eines Post-Cours-Bureaus und einer Revisions-Expedition. Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit, nicht nach Einhelligkeit, gefaßt, vielleicht nach Verhältniß der zu vertretenden Bewohnerzahl oder noch richtiger nach dem Verhältniß des Antheiles am Netto-Ertrag der Posteinkünfte. Jedem einzelnen Postdepartement (Staat) würde jedoch wenigstens eine Stimme zustehen. Die Post-Verträge mit den außerordentlichen Staaten werden nur von der Bundes-Postcommission abgeschlossen.

Die seitherigen Postdirectionen und Behörden bleiben, jedoch im Abhängigkeitsverhältniß von der Bundes-Commission, mit denselben Befugnissen fortbestehen. Die Regulirung des Coursweſens nach allgemeinen Principien darf nicht ohne Vorwissen des Bundes-Coursbureaus erfolgen.

Zur Herstellung einer Einheit und gegenseitigen Controle werden, nach Art der Zollvereins-Inspectoren, deutsche Postinspectoren eingeführt.

Das deutsche Post-Regale hat zu bestehen aus dem Rechte Posten anzulegen und Briefe, Sachen und Personen postmäßig zu befördern. Der Postanstalt stehen demnach als Rechte zu: die ausschließliche Beförderung mit unterlegten Pferden mit dem Gebrauche der Post-Insignien, die ausschließliche Beförderung von Briefen und der Genuß der Befreiung von allem Wegegelde (Chaussee-, Brückengelde u. s. w.). Alle übrigen, das Privatgewerbe beeinträchtigenden, belästigenden und schwer aufrecht zu erhaltenden, der Postanstalt jetzt hie und da eingeräumten Vorrechte, namentlich der Postzwang für Packete, der Extrapostzwang, das Recht der Verbietung öffentlicher Ankündigung regelmäßiger Beförderungsweise u. dergl. werden aufgehoben. Dagegen wird sich die Postanstalt nach wie vor noch mit der Beförderung von Packereien und Personen, unter Zulassung der Concurrenz des Privat-Fuhrgewerbes, befassen.

Die Anlegung von Postanstalten und die Einrichtung der Postverbindungen erfolgt nach bestimmten Normen, wobei die Bevölkerung der Orte und die Dichtheit derselben in der betreffenden Gegend maßgebend ist.

Alle Ausgaben an Verwaltungs- und Betriebskosten werden gemeinschaftlich nach allgemeinen Grundsätzen bestritten; da wo jetzt höhere, diese Normen übersteigende Bezüge, z. B. Besoldungen, vorkommen, wird einstweilen bis zur Ausgleichung die betreffende Staatscasse dafür in Anspruch genommen. Die Posthalter-Contracte werden unter Zugrundelegung der Futterpreise in der dortigen Gegend von den Postdirectionen abgeschlossen. Die Veruntreuungen der Beamten vertritt die betreffende Postbehörde, welche als Dienstbehörde den Beamten angestellt hat; für Postberaubungen, insofern hierbei Ersatzverbindlichkeit eintritt, steht die betreffende Landes-, resp. Postbehörde ein.

Die nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebskosten verbleibenden reinen Posteinnahmen kommen nach dem Verhältnisse des seither aus dem Post-Regale gezogenen Erträgnisses, das in vorzulegenden genauen Rechnungen glaubwürdig nachgewiesen werden muß, unter die jetzt bestehenden Postverwaltungen zur Vertheilung[5]). Von ande-

---

5) Zur Veranschaulichung ein Beispiel. Setzen wir den Fall, daß die

ren, theils in Vorschlag gebrachten, theils schon in Ausübung gesetzten Vertheilungs-Modalitäten der Posteinkünfte, wornach der Portobezug am Absendungsorte, oder am Bestimmungsorte, oder zwischen beiden getheilt, oder bis zu gewissen Strecken stattzufinden hätte, oder, wie Sachunverständige plausibel gemacht haben, die Einkünfte nach der Kopfzahl der Staaten-Bevölkerung zu vertheilen, ist gänzlich abzusehen, weil sie sich nicht zur Ausführung empfehlen. Letztere Modalität ist nicht annehmbar, wie wir schon an einem anderen Orte gründlich nachgewiesen haben[6]); erstere deswegen nicht, weil sie dem Principe der Einheit widerstreben und den Popanz des Transitwesens heraufbeschwören. Hierdurch werden die verschiedenen, sich widerstrebenden finanziellen Interessen, die Triebfeder der seitherigen Postpolitik und das Grundprincip der Postadministrationen, zur gegenseitigen Ausgleichung gebracht, hierdurch aber auch die Uebelstände gehoben, die jetzt in dem Bestehen verschiedener Postanstalten fremder Staaten in den freien Städten begründet sind. Denn bei der Durchführung des vorgedachten Vertheilungsplanes würde Preußen, Hannover, Mecklenburg und Taxis es nur vortheilhaft finden können, auf die Ausübung ihrer z. B. in Hamburg erlangten Postrechte zu verzichten, indem dadurch der verhältnißmäßige Antheil dieser Administrationen an den Postrevenüen keineswegs geschmälert würde, wol aber durch die Centralisation der dortigen deutschen Posten in eine einzige nur auf einen Gewinn gerechnet werden könnte.

Da die seitherige Trennung der Landescasse von der Kammercasse, wie sie noch in manchen Staaten anzutreffen ist, in nächster Zukunft wol überall in Wegfall kommen und eine einzige Landes-Staatscasse dafür entstehen dürfte: so ist die übermäßige Befürchtung eines Zurückbleibens der Posteinnahme als wenig begründet anzusehen. Das etwa durch die Herabsetzung der Posttaxe und durch den Wegfall der Postgebühren in der ersten Zeit sich herausstellende Deficit in dem seitherigen Posteinkommen läßt sich ohne Umstände durch eine andere, gerechtere und zweckmäßigere

---

Centralisation aus den drei Staaten Oesterreich, Preußen und Sachsen bestehen würde und die zeitherigen Netto-Erträgnisse aus dem Post-Einkommen

in Oesterreich 1,380,000 Thlr.
= Preußen 1,000,000 =
= Sachsen, 250,000 =

jährlich in der Wirklichkeit betragen hätten: so wäre der, nach Bestreitung der Verwaltungs- und Betriebskosten von den Gesammt-(Brutto-)Einkünften des Postwesens verbleibende (reine) Ueberschuß zu 263 Theilen zu vertheilen (oder, mit andern Worten, auf je 10,000 Thlr. der Einnahme käme 1 Theil), wovon 138 für Oesterreich, 100 für Preußen und 25 für Sachsen zu berechnen wären.

6) In den Beitr. z. Kenntniß des deutschen Postwesens v. J. 1847 1. Heft S. 27 u. 3. Heft S. 5.

Thiere, als in der Kultivirt. d. Pflanz. Durch Anbau wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Düngung wird er nicht verbessert, sondern nur conservirt. Durch Bearbeitung wird er nicht verbessert, sondern nur gelockert. Durch die Verwendung der Arbeitskraft der Thiere wird der Boden nicht verbessert, sondern nur geschont. Durch Fruchtwechsel wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Brache wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Bewässerung wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Entwässerung wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Kultivirung wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Wäldern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Hecken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Gräben wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Wegen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Zäunen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Mauern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Häusern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Städten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Dörfern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Straßen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Eisenbahnen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Telegraphen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Kanälen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Schleusen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Brücken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Dämmen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Deichen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Häfen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Leuchtthürmen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Schiffen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Flößen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Booten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Fischerei wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Jagd wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Forstwirthschaft wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Bergbau wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Hüttenwesen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Salinen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Torfstichen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Steinbrüchen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Kalkbrennereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Ziegeleien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Glashütten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Porzellanfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Steingutfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Thonwaarenfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Metallwaarenfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Maschinenfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Webereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Spinnereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Färbereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Bleichereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Druckereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Papierfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Buchdruckereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Buchbindereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Lederfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Gerbereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Schuhmacherwerkstätten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Sattlereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Tischlereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Drechslereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Böttchereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Korbflechtereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Bürstenbindereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Seilereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Netzknüpfereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Segeltuchfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Zeltmachereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Fahnenfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Uniformschneidereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärschulen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Kasernen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Exerzierplätzen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Schießständen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Pulverfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Munitionsfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Waffenfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Kanonengießereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Gewehrfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Säbelschmieden wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Bajonettfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Lanzenfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Helmfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Panzerfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Schildfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Kriegsschiffen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Kriegshäfen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Festungen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärspitälern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgefängnissen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärbegräbnissen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärdenkmälern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärmusiken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärparaden wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärmanövern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärkrankenhäusern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärapotheken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärbäckereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärmetzgereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärbrauereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärbrennereien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärtabakfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärzuckerfabriken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärkaffeehäusern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärbordellen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärspielhöllen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärtheatern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärkonzerten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärbällen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärfeuerwerken wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärilluminationen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärfeiertagen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärjubiläen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenktagen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenksteinen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenktafeln wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkbüchern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkblättern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkmünzen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkmedaillen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkorden wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkbändern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkschleifen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkrosetten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkkokarden wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkabzeichen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkuniformen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkmützen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkhelmen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkpanzern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkschilden wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkwaffen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkgewehren wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkkanonen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkmunition wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkpulver wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkbomben wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkgranaten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkminen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenktorpedos wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkraketen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkballons wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkluftschiffen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkflugmaschinen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkvögeln wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkinsekten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkwürmern wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkbakterien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkviren wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkprionen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkviroiden wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkviren wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkbakterien wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkpilzen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkflechten wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkmoosen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkfarnen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkschachtelhalmen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkbärlappen wird der Boden nicht verbessert, sondern nur ausgesogen. Durch Anlage von Militärgedenkbärlappgewächs

sich ausbildenden Botenwesen, das natürlich der heutigen Postanstalt eben so wenig ähnlich sieht, als der Keim dem erwachsenen Baume. Dieses Botenwesen bestand darin, daß die Botschaften, welche die hohen Landesherrschaften zu versenden hatten, den Obrigkeiten mittelst besonderer Befehle zugefertigt wurden, solche durch Fußboten entweder unmittelbar an den Ort ihrer Bestimmung oder von Stadt zu Stadt oder von Amt zu Amt zu befördern [1]). Von dieser Einrichtung konnte jedoch das Publikum keinen Gebrauch machen; dasselbe mußte zur Verschickung von Briefen und Sachen eigne Boten verwenden, oder andere zufällig sich darbietende Gelegenheiten benutzen. Trat ein Mangel an Postboten ein, so lag den Räthen der Städte ob, die herrschaftlichen Briefe durch die Bürgerschaft [2]) um das gewöhnliche Postlohn, welches für 1 Meile Wegs bei Tage 1 Gr., bei Nacht 2 Gr. betrug, fortschaffen zu lassen. Ein Befehl vom 15. Aug. 1572 an den Rath zu Weißensee, der gegen diesen Gebrauch sich geweigert hatte, schärft solches demselben ein. Die ankommenden Boten waren schleunig fortzuschicken, was nicht immer der Fall gewesen sein mag, wie aus einem Befehl des Churfürsten August an den Rath zu Grimma v. 4. April 1578 hervorgeht. In demselben wird mißfällig wahrgenommen, „daß die Posten, so in solchem Amte (nämlich zu Grimma) ankommen, mehrmals gesäumet, welches sich daher vhrsachen soll, daß benannter Schößer (zu Grimma) darzu schwerlich iemandes vermögen kann, da sich doch viel müssiges gesindels, so sonst keinen Gewerb haben, bey euch aufhalten." Dann wird fortgefahren: „Darumb begehren wir befehlende, ihr wollet denjenigen, so vmbs lohn arbeiten, oder sonst des müssiggangs befleissigen, mit ernst auflegen, daß sie auf bemelts vnsers schößers

---

1) Wir lassen hier einen solchen landesherrlichen Befehl an den Rath zu Freiberg folgen:

„Georg, von gots Gnaden Herzog zu Sachssen, Erblicher gubernator in Frießlanden. Lieben getrawen. Wir begeren von euch Ir wollet disse andern Brise von stunt bey gewisser botschaft gein graupen schicken, vnd domit nicht vorzihn dan vns große macht daran gelegen ist. In dem erzeigt ir vns guts gefallen. Geben zu Lipzk, an Mitwochen In pfingst heiligen Tagen, Anno xvc quinto."

2) In der „Historischen Beschreibung der alten Stadt und Grafschaft Röchlitz in Meißen von M. Sam. Gtleb Heine (Leipzig, 1719) wird S. 388 unter der Rubrik: Anno 1633 gesagt: „Als auf Churfürstl. Befehl dem Rathe alhier (zu Rochlitz) von dem Amte die Gerichte eingezogen worden, wegen übeler Administration und nicht bezahlter Pacht-Gelder, hat man zugleich das Post-lauffen auf die Handwercksleute und Tagelöhner, ob sie gleich eigene Häuser gehabt, geleget. Als nun eines Tages einem Bürger eine Post fortzutragen anbefohlen worden, und er damit nicht selbst lauffen wollen, sondern Hanß Götzen, einen Taglöhner, damit fortgeschicket, fällt dieser bei einer Mühlen um Auerswalde, indem das Eyß bricht, ins Wasser ꝛc."

erfordern sich zur Post vnd andern pothschaften vnverzuglichen vnd willig kegen gebührliche Belohnung, als von ieder Meil bey Tage 1 Gr. bey nacht aber 2 Gr. gebrauchen lassen vnd sich in keinerley Weege darwider sezen. In Wegerung dessen aber sie durch gewonlichen Zwanck darzu anhalten lassen."

Etwas später, in der ersten Hälfte des sechszehnten Jahrhunderts, bildete sich das Institut der Lehnklepper (Lehnklöpper, Lehnklöpfer) und des Dienstgeschirres aus. Unter jenen sind Reitpferde zu verstehen, welche zum Gebrauche für Hofdiener, die im Dienste der Landesherrschaft reis'ten, von den Obrigkeiten gestellt werden mußten; unter letzteren bespannte Wagen zu gleichem Zwecke [3]). Um sich der kostspieligen und beschwerlichen Dienstleistung der Stellung von Lehnkleppern und Dienstgeschirren zu entziehen, geschah es nicht selten, daß die Obrigkeiten dieses Onus ihren Lehnsleuten als Lehnsdienst auferlegten. So z. B. steht, wie Leiserus, in Jure Georgico, L. I. C. XXVII. Nr. 20. S. 139 berichtet, im Amtserbbuche des Kreisamtes Wittenberg, daß die Lehnrichter zu Pratau und Bleddin ein Lehn- und wohlgerüstet Pferd zum Dienste, so oft solches gebraucht wurde, in das Amt zu stellen hatten. Von der Stadt Döbeln wurde im J. 1553 ein solcher Lehnklepper auf das Schloß Sachsenburg gegeben, welcher,

---

3) Im Nachstehenden folgen einige hierauf bezügliche, an den Rath zu Freiberg gerichtete Befehle:

Georg, von gots Gnaden Herzog zu Sachssen, Erblicher gubernator in Frießlanden. Lieben getrawen. Wir begeren gutlich an euch Ir wollet vns eyn geruſt pferdt mit sattel zcaum und halfftern alhere gegen Leypzck uff Sonntag schierſten zceytlich des Abents In unsern wesentlichen hoff ungewegert schickenn zcu vnser notturfft gebrauchen das nicht abeslahen noch anders haldenn. Daran tut ir vns vnsere meynung. geben zcu Leypzck Montag nach Bartholomei. Anno xv. c. qvinto.

Von gots Gnaden Moritz Hertzog zu Sachssen vnd Churfürst. Liebe getreue. vnser begeren vnd befehlig ist Ir wollet einen guten Lehen Klöpper mit aller Zugehörung bey gegenwertigen pothen anhero schicken, das er morgen zum früesten gewiß alhier sey. Daran geschieht vnsere Meinunge. Datum Dreßden, den xiiten Decembris, Anno ꝛc. Lij.

Von Gots gnaden Moritz Hertzog zu Sachssen vnd Churfürst. Lieben getreuen. Vnser begeren ist Ir wollet Euern Lehen Klöpper als balt nach empfahung diz brifs anhero schicken. Daran thut Ir vnsere meinung. Datum Dreßden den xx. Decembris. Ao. Lij.

Vonn Goteß gnaden, Catharina, geborne Hertzogin zu Mechelnburgk, Hertzogin zu Sachßen ꝛc. Witibe. Liebe getreuwen. Wir begeren gnediglich, daß Ihr vnß vff den nechsten Dienstagck Einen verdackten wagen, sambt vier Pferden vnd einem Lehen Klöpfer gewiß alher schicken vnd vurfertigen wollet. Daran geschicht vnß zu gnedigen gefallen. Datum Dreßden, den xxvten Aprilis, Anno xv. c. Lxi to.

da er in einer Feuersbrunst verdarb, mit einem andern ersetzt werden mußte[4]).

Unter dem Churfürsten August wurden nach und nach die Natural-Dienste mit den Lehnkleppern aufgehoben, und dafür Geldäquivalente eingeführt. Zu dem Ende ließ der genannte Churfürst die Städte, welche ihm mit Geschirr-Pferden zu dienen schuldig waren, zum 6. Januar 1563 nach Leipzig bescheiden und durch den Rentmeister ihnen andeuten, wie er diesen Dienst weiter nicht verlangen, sondern dafür ein gewisses Quantum, jährlich, unter dem Namen: Dienstgelder (Dienstgeschirr- und Lehnkleppergeld) auferlegen wolle. Die Folge davon war, daß (s. Mörbitz, a. a. O.) die Stadt Döbeln an solchem Geschirr- und Lehnkleppergelde 205 Gülden, die Stadt Oschatz 325 Gülden[5]), die Stadt Freiberg an Dienstgeschirrgelde allein 200 Gülden jährlich zu erlegen hatte.

Der Churfürst Christian I. (regierte vom 11. Febr. 1586 — 25. Septbr. 1591) hielt jedoch den Naturaldienst mit den Lehnkleppern und dem Dienstgeschirre für vortheilhafter und führte ihn im J. 1588 wieder ein. Dies gab nun freilich zu vielen Klagen der Stände auf den beiden zu Torgau in den Jahren 1588 und 1592 gehaltenen Landtagen Anlaß. „Pferde und Wagen," sagten sie, „müßten müßig stehen, die Erhaltung koste viel, die, welche sie gebrauchten, gingen schlecht damit um, ruinirten sie u. s. w." Auf das Suppliciren der Städte wurden aber im J. 1591 wiederum die Geldäquivalente eingeführt[6]). In den im J. 1609 herausgekommenen Erledigungen der Landesgebrechen (Cod. Aug. T. I. S. 189) wurde überdem im 22. Art. Folgendes verordnet:

---

4) M. Constantini Mörbitzens, Archi-Diac. zu Döbeln, Chronica Doebelensia, oder Ausführliche Beschreibung der churf. sächsischen Stadt Döbeln (Leisnig, 1727), wo es S. 16 heißt: „Der Marstall ist ein weitläuftiges, großes Gebäude, mit schönen Ställen und Böden ꝛc. Noch mehr hatten sie (nämlich E. E. Rath) Stallung, Futter-Boden u. s. w. nöthig zu denen sogenannten Lehn-Kleppern u. Lehn-Geschirren. Denn in alten Zeiten waren die Posten nicht so ordentlich, wie heute zu Tage, bestellet, sondern die Städte mußten bei Reisen des churfürstl. Hofes und dero Bedienten gewisse Lehn-Pferde und Lehn-Geschirr parat halten, und, was davon abging, neu anschaffen; Gestalt anno 1553 ein solcher Lehn-Klepper von Döbeln mit hinauf auf das Schloß Sachsenburg, bei Frankenberg, genommen ward, und bei entstandener Feuersbrunst zugleich mit verdarb, dessen Stelle mußte E. E. Rath bald durch einen andern ersetzen."

5) Indépendamment des impôts ordinaires le Magistrat d'Oschatz paye annuellement 325 florins à titre d'un attelage et d'un haquement de service (Dienstgeschirr- und Lehnkleppergeld). (Tableau historique pour servir à la connaissance des affaires politiques et économiques de l'électorat de Saxe par Jean George Canzler. Dresde et Leipzic 1786 S. 258.)

6) Vergl. den Befehl Churf. Christian an den Rath zu Freiberg vom 22. Febr. 1591.

„Was folgends der Post-Klepper halben Beschwerungsweise angezogen worden, ist unsere Meynung nicht, daß diejenigen Räthe in Städten, welche Uns keine Post-Klepper zu halten verpflichtet, denen durchreisenden Post-Reutern und andern verschickten Hoff-Dienern, ob sie gleich richtige patenta haben, Pferde vorzuziehen, schuldig seyn sollen. Da sie aber je zuweilen bey Tag und Nacht eilen, und in Städten mit Kleppern wechseln müssen, und die Schösser, sonderlich bey Nacht, sobalde zu keinen Pferden kommen könten, auf solchen äussersten Fall, wollen wir Uns gnädigst versehen, die Räthe werden es, auf Ersuchen der Schösser bey ihren Bürgern, die sonsten umbs Lohn Pferde halten, dahin richten, daß Unsere Post-Reuter, (welche dessen in ihren Patenten ausdrücklichen Befehl haben) umbs Lohn fortgebracht werden mögen, dagegen von denen Schössern ihnen das Lohn unverzüglich entrichtet, die Pferde auch mit einem Futter versehen, und zu rechter Zeit wieder zurück geschicket werden sollen."

Aus dem „Unterthänigsten Landesbericht an Churfürstl. Durchl. von dem Elende des ganzen Landes, auf dem Landtage 1640"[7]) ist aber noch zu ersehen, daß die Städte des voigtländischen Kreises Plauen, Oelsnitz, Adorf, Reichenbach, Neukirchen, Pausa und Mark Gefell unter Anderem über die Vorspann- und Post-Klepper klagen, und daß die Stadt Oschatz um Erlassung des „Dienstgeschirr, Geldes der Lehn-Klepper und Vorspanns" bittet.

Hierbei muß noch nachträglich erwähnt werden, daß der Herzog Albert (Regent von Meißen von 1485—1500), dem der Kaiser Friedrich III. den Oberbefehl über das in den Niederlanden stehende Heer mit dem Titel eines Statthalters (1488) übertrug, welche Würde der Kaiser Maximilian in die eines Erbstatthalters von Friesland (1498) verwandelte, eigene Boten zu Fuß und zu Pferde bestellt haben soll, welche mit Abwechselungen (stationsweise) seine Schreiben und die der Regierungs-Behörden seiner beiden Gebiete, Meißen und Friesland, regelmäßig und schnell befördern mußten. Und Herzog Georg der Bärtige, der seinem Vater in der Regierung der gesammten meißnischen Länder gefolgt war und der, nachdem sein Bruder Heinrich sich nicht in Friesland behaupten konnte, 1505 die friesische Statthalterschaft übernommen hatte, ließ im J. 1514 geregelte Botenritte nach Meißen und zurück einrichten, um mit seinem Erblande in ununterbrochener Verbindung zu stehen. Jene Botenverbindungen hörten natürlich

---

7) Hasche, Magazin der sächsischen Geschichte. 4. Theil. Dresden 1787 S. 300 ff. Man vergl. auch den a. a. O. S. 355—364 enthaltenen, übrigens aber nichts Wesentliches darbietenden Aufsatz: Versuch über die bei einigen churfürstl. sächs. Aemtern üblichen Postfuhren.

wieder von selbst auf, da Friesland im folgenden Jahre an Oesterreich verkauft wurde.

Obwol die Benennung: „Post, Posten" schon früher in Urkunden vorkommt, so finden wir doch in den vorhandenen Nachrichten allererst im J. 1574 erwähnt, daß ein gewisser Salomon Felgenhauer, welcher zwei Jahre vorher noch ein reitender Postbote gewesen war, vom Churfürst August zu einem Postmeister angenommen wurde. Darunter darf man aber keineswegs sich einen Postmeister nach unseren heutigen Begriffen vorstellen, er hatte, außer der Abfertigung der Boten, nur die Besorgung der für den Hof nöthigen Pferde und Wagen über sich. Derselbe erhielt unterm 27. Mai 1586 eine erneuerte Bestallung, in welcher ihm ein Jahrgeld von 200 Gülden ausgesetzt, welches im folgenden Jahre noch mit 150 Gülden vermehrt ward. Wir ersehen auch aus einem an die Schösser zu Hayn, Liebenwerda und Schlieben gerichteten churfürstlichen Rescripte vom 2. Sept. 1588, daß der genannte Postmeister Felgenhauer nach diesen Orten abgeordnet wurde, um die bisher gehaltenen Postboten abzuschaffen und dagegen die Einrichtung zu treffen, die ankommenden Posten von einem Amte zum andern bei Tag und Nacht unaufhältlich und mit bestem Fleiße zu bestellen, wofür die Amtsschösser zu sorgen hatten.

Es muß hierbei als bemerkenswerth hervorgehoben werden, daß im genannten Rescripte bereits von „Zeddeln" die Rede ist, welche den Boten mitgegeben wurden und mit welchen „das Botenlohn in Ausgabe und Rechnung zu belegen" war. Mithin schon damals Andeutungen von den heutigen Fracht- oder wol gar Stundenzetteln.

Um diese Zeit lebte auch ein gewisser Daniel Wintzenberger, einer der ältesten Topographen Dresdens, der sich auf dem von ihm herausgegebenen Buche: „Beschreibung einer Kriegs-Ordnung zu Roß und Fuß, sammt der Artalerey, und zugehörigen Munition, welches zu Dresden, 1588 in Quart, bei Gimel Bergen, gedruckt worden ist," (wovon im Jahre 1595 eine zweite Auflage erschien) als Churfürstlich Sächsischer Postbereiter zu Dresden, nannte. Derselbe schrieb noch: Wahrhafftige Geschichte vnd gedenckwirdiger Händel, so von dem 1500. Jar an bis auff dis 1583. Jar ergangen. Dresden, 1583. 4.

Das damalige Postwesen, wenn wir es so nennen dürfen, beschränkte sich blos auf die Beförderung der landesherrlichen Briefschaften durch Fußboten, deren Einrichtung, vorzüglich rücksichtlich des Verkehrs mit dem Auslande herzlich schlecht war. Hubertus Langvertus (in der Sammlung vermischter Nachrichten zur sächs. Geschichte wird er Langvetus genannt), klagt in seinen Briefen an Churfürst August, wie sehr schwer es ihm fiele,

aus Frankreich an selbigen Briefe auf andere Art, als durch eigene Boten, oder durch Kaufleute, welche die Frankfurter Messe bereisten, gelangen zu lassen, und gab ihm ein Mal den Rath, auf seine Kosten eigene Posten nach den Niederlanden und Italien anzulegen. Der Churfürst war zur Anlegung solcher Posten entschlossen, der Freiherr von Taxis trat jedoch diesem Vorhaben hindernd entgegen. Angelegte Posten von Leipzig nach Hessen und Braunschweig werden in einem Befehle Churfürsts Christian vom 10. Novbr. 1586 an den Schösser zu Leipzig erwähnt, durch welchen dem Letztern aufgegeben wird, noch zwei vereidete Boten anzunehmen, und denselben, außer dem verordneten Lohne nach den Meilen, noch „jedern jährlichen ein baar scheffel Korn zu desto besserer Unterhaltung außn Amte vom Vorrath zu reichen und dasselbe dem Kornschreiber in Ausgabe seiner Rechnung verschreiben zu lassen."

Märkte[8]), Messen, die Universität (1409) und andere Begünstigungen hatten Leipzig [das alte Lipczk, Liptzk[9])] zu einer bedeutenden Höhe erhoben und setzten es in überaus lebhaften Verkehr mit andern Orten. Die natürliche Folge davon war,

---

8) Der Handel Leipzigs stützte sich vornehmlich zuerst auf die mit dem Stadtrechte eng verbundene und bereits von Otto dem Reichen 1182 mit den Worten verliehene Marktgerechtigkeit: „Intra vero spatium milliaris unius a civitate, ut nullus haberetur fori tractatus, civitati nocivus, constituit." Daraus erhellt so viel, daß Leipzig zur Zeit Otto's einen bedeutenden, vielleicht schon früher vorhandenen Markt gehabt; doch beweist dies noch keineswegs, daß Otto den nachher vorkommenden Jubilate- und Michaelismarkt wirklich gestiftet habe. Ueberhaupt findet man bis zur Regierung Dietrichs von Landsberg fast gar keine bestimmte Nachrichten über Leipzigs Handel, wenn man nicht für die Blüthe des Leipziger Handels als Zeugniß annehmen will, daß auf dem Landtage zu Schkölen im J. 1218 sich 2 Leipziger Kaufleute befunden haben sollen. Bekannt ist es aber, daß unter Heinrich dem Erlauchten der Handel in den meißnischen Gegenden immer lebhafter wurde, und in dem, durch den gedachten Fürsten vergrößerten Leipzig vielleicht schon die Juden hausten, denen Heinrich eine neue Ordnung (1265) gab. Mit Dietrich von Landsberg, welcher der Stadt ein freieres Municipal-Regiment im J. 1263 gewährte, mag das eigentliche Aufblühen des Leipziger Handels begonnen haben, wozu der Flor der Hansestädte viel beitrug. Ganz bestimmt werden in der Gerber-Innungsordnung vom Jahre 1414 die zwei Märkte Leipzigs, aber immer noch als Jahrmärkte und außerdem noch zwei Ablaßmärkte erwähnt. Nachdem zu diesen zwei Märkten noch im J. 1458 der Neujahrsmarkt von Churfürst Friedrich dem Sanftmüthigen errichtet und bestätigt worden war, erhielt die Stadt rasch hinter einander die kaiserlichen Bestätigungen ihrer Markt-, Meß- und Stapelgerechtigkeiten. Pabst Leo X. bestätigte kräftig die Meß- und Marktfreiheiten Leipzigs in einer Urkunde d. d. Romae, VI. Id. Dec. 1514. (Gretschel, Beiträge zur Geschichte Leipzigs. Leipzig, 1835 S. 36—38 u. 81.)

9) Die alte Schreibart Lipczk, Liptzk kommt nicht blos auf den ältern Stadtsiegeln vor, sondern erhielt sich auch im Curialstyle auf dem Leipziger Rathhause bis zu des verstorbenen Kriegsraths Müller († 28. Febr. 1801) Zeiten. Letzterer schaffte diese Schreibart zuerst ab (a. a. O. S. 50).

daß die Correspondenz sich vermehrte und das Botenwesen einen bedeutenden Aufschwung bekam. Beständig kamen Boten an und gingen wieder welche ab. Bereits im Jahre 1388 stand die Stadt Leipzig mit Augsburg in Verbindung und nahm an dem Welthandel Antheil. Leipzig sendete Briefboten zu Fuß und zu Roß nach Nürnberg, Augsburg, Braunschweig, Magdeburg, Hamburg, Cöln an der Spree (Berlin), Dresden, Prag und Wien, und erhielt dagegen von dorther wieder Boten. Diese Botenläufer bildeten mit der Zeit eine gewisse Art von Zunft und Abtheilungen, deren jede nur ihre besondern Wege ging, auf welchen diese Leute, als bekannt und sicher, Briefe und Päckchen bestellten, sammelten und zurückbrachten. Im Jahre 1590 ließ der Rath zu Leipzig deshalb auf der Wage, welche vorher die Safranwage genannt wurde, eine eigene zwar sehr schlecht eingerichtete Stube anlegen, und bestellte einen Botenmeister, welcher die ein- und abgehenden Briefe expedirte. (So wird noch jetzt bei einigen Canzleien und Aemtern derjenige Angestellte, welcher die ein- und abgehenden Sachen expedirt, genannt.) Der erste Botenmeister hieß Martin Lange, sein Nachfolger war Gallus, der in den Jahren 1599 und 1600 vorkommt. Auch wird im J. 1606 ein Dresdner Postmeister, Siegmund Hübner, genannt.

Das Botenwesen lag jedoch noch sehr im Argen, und die Correspondenten hatten viel Ursache, über vorfallende Unordnungen und Untreue zu klagen. Nicht blos, daß sehr häufig Uebersetzung im Botenlohn vorkam, sondern es geschah auch nicht selten, daß bei ungünstiger Witterung und schlechtem Wege Boten gar nicht zu erlangen waren, oder die zur Besorgung übernommenen Briefe wurden wol auch nicht selbst bestellt, sondern anderweit andern Beiboten übergeben, wodurch die Briefe verspätigt oder gar verloren gingen. Dem Leipziger Rathe mußte aber sehr daran gelegen sein, den Handelsverkehr möglichst zu erleichtern, weshalb er zur Beseitigung dieser und anderer Unordnungen sich veranlaßt fand, unterm 4. Februar 1608 eine vom 3. März dess. J. in Wirksamkeit getretene Botenordnung zu erlassen, welche ein vollständiges Bild von der damaligen Boteneinrichtung giebt und deshalb unsere besondere Aufmerksamkeit verdient.

Außer einem in Pflicht genommenen Botenmeister wurden 30 vereidete Boten angestellt, die entweder in der Stadt ansässig sein, oder Bürgen stellen mußten. Dieselben trugen bei Verrichtung von Botengängen, zur Unterscheidung von andern Privatboten und zur Erkennung ihrer Funktionen, gewisse Botenbüchsen (Taschen). Außer den geschworenen Boten durfte Niemand, bei ernster Strafe, dergleichen Botenbüchsen tragen. Diese Boten waren verbunden, auf Erfordern des Botenmeisters, jeden Boten-

gang nach nahen und entfernten Orten, nach der Reihenfolge, unweigerlich zu verrichten. Dem Botenmeister mußten sie ihre Wohnung angeben, und die Zeit ihres jedesmaligen Abgangs und ihrer Ankunft anzeigen, welcher solches in ein Buch eintrug, um zu jeder Zeit über die Boten unterrichtet zu sein. „Auf das auch der Bothenmeister die Bothen so viel destdo mehr ahn der Hand haben könne," heißt es in der erwähnten Boten-Ordnung, „Sollen sie sich, wenn sie einheimisch sein, und nicht an der Arbeit, weil sie nicht zu lauffen, sich in der Wage bei und umb des Bothenmeisters Stüblein aufhalten, und sich keinesweges in die Bierhäuser legen, damitt, wenn man Ihrer bedürftig, der Bothenmeister sie an der Hand habe." Der Botenmeister soll schuldig sein, „eine Bothen-Taffel zu halten, auf welcher aller Bothen nahmen verzeichnet, und soll bey ieden Nahmen ein Pflöcklein stecken haben, so bald auch ein Bothe abläuft, soll er das Pflöcklein ausziehen, den Tag des Ablauffens des Bothens in sein Büchlein, so er jährlichen halten soll, eintragen, und wann ein Bothe wieder anheimb kömt, soll derselbe sich bald bey dem Bothenmeister wieder angeben, welcher das Pflöcklein wieder an die Tafel zur desselben Nahmen stegken soll, damit er allezeit der Einheimischen und abgelauffenen Bothen eine gewißheit habe."

Außer diesen 30 wurden noch 10 Bei- oder Vice-Boten gehalten, welche denselben Verpflichtungen unterworfen waren und mit der Zeit in die Stellen der wirklichen Boten einzurücken Aussicht hatten. Allen Andern war es bei Verlust des halben Botenlohns untersagt, Botengänge zu verrichten, so wie auch Derjenige, welcher einen in des Botenmeisters Verzeichniß nicht befindlichen Boten wegschickte, mit dem Betrage des Botenlohns bestraft wurde „auf das den geschwornen Bothen das Brodt vor den Maule hierdurch nicht abgeschnitten werde." Diese Strafgelder kamen in die in der Botenstube aufgehängte verschlossene Strafbüchse.

Der Bote war verpflichtet, die ihm gesetzte und von ihm anerkannte Ueberbringungszeit einzuhalten, und die ihm anvertrauten Briefe, Gelder oder Waaren, bei Verlust seines Botenlohns und bei ernster Bestrafung, am Bestimmungsorte richtig abzugeben.

Das Botenlohn betrug auf eine Meile innerhalb Landes, und bei einer Entfernung bis 16 Meilen 2 Gr., außerhalb Landes 2 Gr. 3 Pf., und wenn der Bote Tag und Nacht laufen sollte, im Sommer und Winter 3 Gr. Für einen Tag Stilllager war 2 Gr. 6 Pf. zu bezahlen.

Uebrigens stand es den Correspondenten frei, sich mit dem Boten über ein geringeres Botenlohn zu vergleichen und über eine bestimmte Abgangszeit zu vereinigen. Auch war es den Boten

gestattet, sich, ohne eine directe Veranlassung, zu einem Botengange nach einem gewissen Orte (wohin die „vorlängst angeordneten und gehaltenen ordinarii Bothen" nicht gingen) und zu einer bestimmten Zeit zu erbieten. Hiervon wurden andere Correspondenten durch einen Anschlag an die Botenstube von Seiten des Botenmeisters von der sich darbietenden Gelegenheit zur Beförderung von Briefen nach einem gewissen Ort, gegen Bezahlung eines Trinkgeldes, benachrichtigt. In solchen Fällen war jedoch der Bote unter allen Umständen verbunden, den einmal festgesetzten Botengang wirklich zu verrichten, wenn auch nur wenige Briefe vorkamen und das Lohn dafür nur gering war. Die Reise wieder aufzusagen stand ihm nicht frei. „Do auch Jemandt einen Bothen seiner Gelegenheit nach alleine haben und forttschicken wollte, daß man nicht wißen soll, wohin er lauffe, Soll er zu dem Bothenmeister kommen oder schicken, und einen Bothen begeren, welchen er will, denselben soll ihm der Bothenmeister, wofern der Bothe einheimisch, folgen laßen und zu Hause schicken, der mag sich dann mit dem Bothen wegen der Reise, Ortt, Zeit und Lohns, vergleichen, nach seinem Gefallen, und soll der Bothe zusagen, Bey dem Eyde, den er geschworen, daß er solche seine Reise, und die ihm aufgetragene Verrichtung still und verschwiegen halten, auch keine andern Briefe oder Sachen, mit sich nehmen, sondern alleine dasjenige, was Ihme befohlen, solches treulich verrichten wolle, do aber ein anderes von Ihme erfahren würde, und solches an den Bothenmeister brachtt, der es dann ferner, dahin derselbige geweiset, ahnmelden wird, Soll solcher Bothe, als ein Meineydiger und Pflicht vergeßener ernstlichen gestrafft werden, auch seines Bothendiensts verlustigk seyn." Hierin liegt eine Andeutung unseres heutigen Stafettenwesens und der Beweis der schon damals bestandenen Pflicht des Briefgeheimnisses.

Die wöchentlich ankommenden und abgehenden ordinären Boten, (z. B. von Nürnberg, Hamburg, Frankfurt a. M., Breslau, Prag u. s. w.) hatten die Briefe in der Botenstube an den Botenmeister zu übergeben, von welchem nach Ankunft eines Boten eine Tafel mit der Bemerkung der Ankunftszeit und der Adressen der angekommenen Briefe ausgehangen wurde. Die nach Verlauf von 2 Stunden nicht abgeholten Briefe wurden durch den „Bothen Knecht" ausgetragen und bestellt. Für einen abgeholten Brief war 1 Pf., für einen bestellten Brief 3 Pf. zu entrichten. Eben so war dem Botenmeister für einen nicht über einen Bogen „großen" aufgegebenen Brief 1 Pf., für einen Brief aber, den er abfordern lassen mußte, 3 Pf., für einen schwerern Brief oder „Püschel" pro Loth 1 Pf. zu bezahlen. Der Botenmeister oder bei dessen Verhinderung der „Bothen Knecht" mußte stets „Sommerszeit des Morgens frühe von 5 Uhren an, bis die Thore

zugeleitet, winters Zeit aber von eröffnung der Thore, bies wieder zu schlüßung derselben in dem Bothen-Stüblein sich befinden lassen."

Da früher die Einrichtung bestanden hatte, daß die ordinären Boten zur Austragung und Einsammlung der Briefe Jemanden hielten, dem sie ein „gewiß Tranckgeld" gaben, diese Geschäfte aber, nach der Botenordnung, auf den Botenmeister übergingen, so war Letzterem von den Boten für jede Reise 1 Orts-Gulden zu entrichten. Ueberdies erhielt er von den andern Boten für einen Botengang nach dem Auslande 6 Pf., für einen kürzern im Inlande 3 Pf. Außerdem war den Boten „vergünstigt und zugelassen, das Jährlichen zu den Neuen Jahre Ihrer zween aus Ihrer Innung neben dem Bothenmeister und dessen Bothen Knecht mit einer verschlossenen Büchsen herum gehen mögen und von den Handels- und andern Herrn und Personen, so sich der Bothen gebrauchen, umb das Neue Jahr begrüßen." Die dadurch gewonnene Einnahme kam zur Hälfte zur Vertheilung, wovon der Botenmeister ein Drittheil erhielt, die zwei anderen Drittheile wurden unter die Boten vertheilt. Aus der andern Hälfte der Einnahme wurde ein Unterstützungsfonds für Altersschwache, kranke und hülfsbedürftige Boten gebildet. Diesem Fonds flossen auch die Strafgelder (s. oben) und der von den Boten für jeden Reisetag zu entrichtende Pfennig zu.

Mit Beaufsichtigung des gesammten Botenwesens waren 2 Rathsherren beauftragt, unter deren Vorsitz auch alle Quartale der Botenmeister und die anwesenden Boten zur gegenseitigen Besprechung ihrer Angelegenheiten zusammenkamen.

In demselben Jahre (1608) ließ der Rath zu Leipzig bei der alten Waage auf seine Kosten ein besonderes Botenhaus erbauen (Vogel in seinen Annalen, S. 340, nennt es Posthaus), und bestellte den Franz Peiligke zum Botenmeister (nach Vogel, Postmeister).

Diese, nach den damaligen Zeitverhältnissen gewiß zweckmäßig geordnete Boteneinrichtung zog die Aufmerksamkeit der Landesherrschaft in hohem Grade auf sich und sie bediente sich dieser Anstalt zur Beförderung ihrer eigenen, der Hofbedienten und Räthe Briefschaften, wofür ein jährliches Gedingegeld aus der Rentkammer gezahlt ward. Aus der gut eingerichteten Leipziger Botenanstalt entwickelte sich das Postregale.

Churfürst Johann Georg I. (regierte von 1611—1656) stellte Johann Sieber als ersten churfürstlichen Postmeister in Leipzig an. Er empfing einen besondern fixen Gehalt von 120 Gülden jährlich aus der churfürstlichen Rentkammer, und überdem war ihm das Einkommen aus dem Postwesen überlassen, wofür er aber die churfürstlichen Briefe und Sachen von Leipzig aus frei befördern

Ferrara, 1 Dec. 1492. Lucrezia Borgia to Ercole d'Este. Has received his letter by Bernardino da Prato, and is glad to hear that he is well. Has been ill herself, but is now recovering. Is sending him a present of a cap and a pair of gloves. Asks him to send her a present of some fish. Is glad to hear that Isabella is well. Is sending her a present of a cap and a pair of gloves. Asks her

Birgden in dem Vergleiche Siebern nur den Titel als „der Stadt Leipzig verordneten und geschworenen Bothenmeister" beilegte; leicht möglich, daß damit die Nichtanerkennung der sächsischen Territorialposten von Seiten Taxis, welchem von dem Kaiser die General-Direction des Postwesens im deutschen Reiche aufgetragen worden war, ausgesprochen sein sollte. Doch kann man auch annehmen, wozu jedoch weniger Grund vorhanden ist, daß Siebern erst später der Titel: Postmeister verliehen worden wäre, worüber aber die Nachrichten fehlen. Dagegen war das Gerücht, daß Siebern hierbei versichert worden sei, daß er sein Amt nicht nur auf seine Lebenszeit, sondern dasselbe nach seinem Ableben seine männlichen Erben, und nach deren Abgange seiner Schwester männlichen Erben, die Kühleweine und Martinuße, und zwar umsonst und aus Gnaden, behalten sollten, nicht begründet. Jedenfalls aber kann die obige Ernennung als ein schlauer Versuch betrachtet werden, die Reichsposten auch in Sachsen einzuführen und über Sachsen zu verbreiten.

Siebern mußte es unangenehm berühren, als im dreißigjährigen Kriege nach der durch die Schweden erfolgten Einnahme der Stadt Leipzig im Jahre **1631** ein schwedischer Feld-Postmeister, Andreas Wechel, sich eindrängte, welcher eine schwedische Post-Ordnung vom **1.** April **1632** publicirte, die Correspondenz an sich zog und mancherlei Verdrießlichkeiten herbeiführte. Bald war jedoch dieses Ungemach beseitigt; von unangenehmeren Folgen war die Veruneinigung Siebers mit seinem Schreiber Burchard Koch. Koch wollte sich dafür rächen und erbot sich, im Jahre **1633**, wenn die churfürstlichen Kammerräthe ihn zum Postmeister bestellen würden, nicht nur die jährliche Besoldung fallen zu lassen, sondern auch alle churfürstlichen Briefe unentgeldlich bestellen, und überdies noch fünf Hundert Gülden jährliche Nutzungs- oder Pachtgelder an die Rentkammer berechnen zu wollen. Wie leicht einzusehen, wurde dieses vortheilhafte Anerbieten wohlgefällig aufgenommen; wollte Sieber Postmeister bleiben, so mußte er gleiche Bedingungen eingehen. Koch ließ es jedoch hierbei nicht bewenden, sondern trieb ihn bis zu **1500** Gülden jährliches Pachtgeld hinan.

Nach der „Sammlung vermischter Nachrichten zur sächsischen Geschichte" hat jedoch ein Zeitgenosse, welcher bei der Leipziger Post in den Jahren **1636—1642** gestanden, hierüber in einer hinterlassenen Handschrift die Anmerkung gemacht: „daß weder Burchard Koch, der doch selbst die meiste Expedition hätte thun können, ein von ihm vorher gethanes Geboth an **1000** Gülden, noch weniger der Postmeister Sieber, der die ganze Expedition durch Schreiber thun lassen müssen, **1500** Gülden hätte geben und abstatten können, dahero gnugsam zu verspüren, daß beyde ein-

ander nur übersetzen, bevortheilen, und der Churfürstlichen Rentcammer etwas versprechen wollen, was keiner hernachmals zu halten vermocht haben würde. Mir ist es so genau nicht wissend, was solch Postwesen, die sieben Jahre her, als es die Schweden gehabt, getragen, aber ich halte dafür, daß es jährlich über 4 bis 500 Thaler nicht gewesen, welche aber selbige in ihre Casse zu ziehen, niemals begehret, sondern den treuen Vorstehern und Verrichtern überlassen." Sieber soll auch der churfürstl. Kammer niemals etwas gegeben haben, weil die Kammerräthe wol einsahen, daß das Postwesen bei weitem nicht so viel eintrug, daß die eingegangenen Bedingungen hätten erfüllt werden können.

Sieber blieb hierauf nur noch 3 Jahre Postmeister, ging im J. 1636 in kaiserliche Dienste als Ober-Proviant-Commissarius und ließ sich endlich im J. 1638 zu Lüneburg häuslich nieder. Seine Stelle wurde nicht sogleich wieder besetzt, sondern es finden sich 3 Postverwalter, der erwähnte Burchard Koch, Christoph Mühlbach und Gabriel Güttner (Matthias nennt ihn, wol irrthümlich, Gärtner), die das Leipziger Postwesen einige Zeit administrirten. Zwar wurde bei der im Jahre 1642 erfolgten Einnahme der Stadt Leipzig durch die Schweden in der Capitulation ausdrücklich stipulirt, „daß das Postwesen nebst seinen Bedienten in voriger Verfassung bleiben sollte," allein die Schweden maßten sich dessen Direction alsbald wieder an. Der Postverwalter Mühlbach, den sie zum Eintritte in ihre Dienste nöthigten, weigerte sich dessen, ging nach Dresden, wo er über die Leipziger Poststände Aufschluß gab und Vorschläge zur Hemmung der schwedischen Correspondenz machte, und ging in gleicher Absicht von da weiter an den kaiserlichen Hof. Nach Mühlbachs Weggange ernannte der schwedische General Torstensohn am 10. Juli 1642 Johann Dickpaul (Canzler, in seinem tableau historique S. 268, nennt ihn Dickbauer, in einem Manuscripte vom J. 1770 wird er Daniel Dick Paul geschrieben) zum Leipziger Postmeister. Am folgenden Tage wurde „den zeitherigen beyden Zeitungsschreibern, Moritz Pörnern und George Kormarten, die weitere Verbreitung der öffentlichen Nachrichten durch den Druck verbothen, dargegen solche dem Schwedischen Postamte lediglich vorbehalten." Dickpaul blieb bis zu der Zeit, wo die Schweden Leipzig räumten, und ging am 29. Juni 1650 fort.

Tags darauf trat Mühlbach wieder seinen vorigen Dienst an, mußte jedoch vom Jahre 1654 an 800 Thaler, vom Jahre 1658 an 1000 Thaler jährlich als Pachtgeld für das Postwesen an die churfürstliche Rentkammer entrichten. Bei diesem Pachtgelde befand sich derselbe so wohl, daß er sehr bald das Rittergut Großpösna zu kaufen im Stande war.

Bei dem unausgesetzten und unermüdlichen Bestreben der

Freiherren von Taxis, den kaiserlichen Posten überall Eingang zu verschaffen, ist die Nachricht nicht befremdend, daß nach dem westphälischen Frieden von jener Seite her beabsichtigt wurde, den obenerwähnten Johann Sieber wiederum als Postmeister zu Leipzig, „zu Besorgung der Kayserlichen Posten," einzusetzen. Da derselbe auf seiner Reise von Lüneburg nach Leipzig 1650 starb, so wurde hierauf ein gewisser Kettemann (nach Andern Lazarus Kittelmann oder auch Bürkelmann) zu dieser Stelle präsentirt, jedoch churſächsischer Seits verbeten.

Mühlbach hat wesentliche Verdienste um die Verbesserung des Postwesens, wie dies auch in der Post-Ordnung des Churfürsten Johann Georg II. vom 24. Septbr. 1677 anerkannt wird, wo es heißt: ꝛc. „zumahl er lange Jahre hero gute treue Dienste dabey (beim Postwesen) gethan, das Werck nützlich eingerichtet, ihme auch meist alle Post-Häuser, Pferde und Zugehörungen eigenthümlich zustehen ꝛc." Unter ihm sollen (1652) zuerst die reitenden Posten förmlich eingeführt worden sein, namentlich verwandelte er das Post-Botenwerk zwischen Leipzig und Dresden in eine Reitpost mit einem einmaligen Pferdewechsel in dem Gasthofe zu Lonnewitz bei Oschatz[10]). Ueberdem ist von ihm auch bekannt, daß er unter andern ein Posthaus zu Hellendorf an der böhmischen Grenze, im Amte Pirna, erbaute und aus solchen einen Postritt einrichtete. In der Folge wurde dieses Posthaus anfangs nach Peterswalde, sodann nach Krebs und endlich wieder nach Hellendorf verlegt. Um diese Zeit hat das zwischen Leipzig und Hamburg hin- und hergegangene Fuhrwerk in zwei Fahrleuten, welche auch Boten genannt wurden, bestanden. Diese legten ihre Reise binnen 4 und 5 Tagen zurück und hingen vom Leipziger Postamte ab. Von Dresden wurden wöchentlich zwei „Ordinarien," sowol nach Leipzig als Prag, abgefertigt.

In den Post-Ordnungen vom 30. April 1661 (Cod. Aug. T. II. S. 1001—1003 und vom 24. Septbr. 1677 a. a. O. S. 1003—6) wird das Postwesen zuerst als ein dem Churfürsten

---

10) In der „Historischen und statistischen Beschreibung des Churfürstl. Sächs. Amts Oschatz" (Hasche, a. a. O. S. 467) heißt es: „Vor Anlegung der Stauchitz-Wermsdorfer Poststraße nahmen die Posten ihren Weg auf der Landstraße über Oschatz. (Diese Straße ist die älteste der fünf Landstraßen, so nach Leipzig führen.) Diese geht bei dem sogenannten Postguthe zu Lonnewitz vorbei, daher es zum Posthause gebraucht wurde. Auch würkte der damalige Leipziger Postverwalter, Christoph Mühlbach, als dessen Besitzer, die Gastfreiheit auf selbiges aus, welche noch jetzt darauf ausgeübt wird. Es ging aber die Poststation allhier wieder ein, als der Leipziger Ober-Postmeister Keese bei der Dresdner fahrenden Post noch eine Station machte, und sie seit dem 1. April 1704 in Wurzen, Calbitz, Seerhausen und Meißen abwechseln ließ. Doch auch dieser Station wiederfuhr 1726 das nehmliche Schicksal, indem sie in gedachtem Jahre nach Stauchitz und Wermsdorf verlegt wurde."

zustehendes hohes Regale erklärt. Vielerlei Briefe zu sammeln, umzuschlagen und zu versenden, wodurch den Posten ihr gehöriges Postgeld entzogen wird, wurde denen, so es nicht gebührt, verboten. Große Convolute und Packete, insonderheit aber auch beschwerliche Geldpackete, sollten jedoch den Posten nicht aufgebürdet werden, weil dergleichen die Ordinarien hemmen, die Postpferde beschweren und mancherlei Ungemach verursachen.

Um diese Zeit treffen wir in verschiedenen Orten in Sachsen churbrandenburgische Posten an[11]), die später zu vielen Streitigkeiten Anlaß gaben. Schon im Jahre 1658 finden sich zu Leipzig und Wittenberg, später auch zu Düben, Merseburg und Naumburg brandenburgische Postfactore und Bediente, welche die mit der wöchentlich zweimaligen Post von Berlin über Saarmund, Treuenbrietzen, Wittenberg und Düben nach Leipzig, und mit der fahrenden Post von Halle nach Jena überbrachten Briefe in dem Orte bestellten, die weitergehenden Briefe aber durch churſächsische Postboten absenden ließen.

Johann Abraham Ihle war erster brandenburgischer Post-Expeditor (Post-Factor oder Agent) in Leipzig, welcher jedoch sich, auf Mühlbachs Anrathen, „zu Vermeidung aller Ombrage, in dem Churſächsischen, an Churbrandenburg ausgestellten Reverse ausdrücklich einen Sächsischen Postmeister nennen lassen, auch bei seiner Expedition keines Postsiegels, sondern nur eines privat Petschaftes bedienet hat.“ Ihle besorgte nicht nur das Abfertigen der Reichstags-Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg, mit welcher auch Leipziger Briefe hin und zurück befördert wurden, sondern half auch in den Postexpeditionen. Ihle sowol als Mühlbach und dessen Nachfolger erhielten Besoldung von Churbrandenburg für die Mühwaltung in den brandenburgischen Postangelegenheiten, letzterer 100 Thlr. jährlich als Neujahrsgeschenk, welches in der Folge in ein festes Gehalt verwandelt wurde. In dem im Berliner Postarchiv noch aufbewahrten Ausgabeetat für das Jahr 1689, bestätigt vom Churfürsten Friedrich III. von Brandenburg zu Cöln an der Spree (Berlin) den 18. März 1689, mit

---

11) Matthias (Ueber Posten und Post-Regale. Berlin, 1832 1. Th. S. 287 und S. 289) berichtet, daß bereits in dem Zeitraume von 1470—1486 zwischen Berlin und Anspach im Bayreuthschen, dem damaligen Aufenthaltsorte des Churfürsten Albert Achilles von Brandenburg, monatlich 2- auch 3mal eine landesherrliche Botenpost von Cüstrin durch Sachsen, und zwar über Torgau, Eilenburg, Leipzig, Weißenfels bis Onolzbach (Anspach), 68 Meilen in 24 Tagen, ging, und daß schon lange vor 1550 und während der Regierung der beiden Churfürsten Joachim I. und II. von Brandenburg, Botenposten von Cüstrin und Cöln an der Spree (Berlin) nach Wittenberg bestanden haben, von wo die Briefe durch churſächsische Briefboten nach Dresden, Wien, Heidelberg, Stuttgart, Schmalkalden, Augsburg, Nürnberg, Ulm ꝛc. auch für churbrandenburgische Rechnung besorgt wurden.

unterzeichnet vom Premier-Minister Eberhardt von Dankelmann soll, nach Matthias' Angabe, z. B. stehen:

70, Daniel Müller, Postmeister in Wittenberg . . 40 Thlr.
71, Christan Brause, = = Düben . . . 30 =
74, Wilhelm Daser, = = Leipzig bekombt zur jährlichen Besoldung . . . . . 100 =
75, Johann Abraham Ihle, Factor zu Leipzig, hat den 25. Theil der Postgelder in Leipzig und daneben noch jährlich . . . . . 100 =
76, Daniel Müller, adjungirter Factor zu Leipzig, bekombt jährlich . . . . . 100 =
77, Hanns Bertram, Postmeister zu Kalbe u. s. w.

Außerdem werden die Postverwaltungen in Zeitz, Wieseke, Merseburg, Naumburg und Jena als brandenburgische besoldete Stationen, behufs der oben genannten Gesandtschaftspost, aufgeführt.

Dagegen war in dem Vertrage vom Juli 1662 der freie Durchgang der reitenden Post von Leipzig nach Braunschweig durch Halle, sowie die Anlegung churſächsischer Stationen und Postverwaltungen in dem Herzogthume Magdeburg, welches dem Churfürsten Friedrich Wilhelm dem Großen durch den westphälischen Friedensschluß von 1648 Art. XI. §. 6. zuerkannt worden war, dessen Besitzergreifung jedoch erst nach dem Ableben des zeitigen Administrators und weltlichen Erzbischofs, Prinzen August von Sachsen, erfolgen durfte, gestattet worden.

Die kaiserliche Reichpost schloß mit dem sächsischen Postmeister-Mühlbach wegen der an den Kaiser gerichteten oder von ihm aufzugebenden Briefe und Packete einen Vertrag in der Art, daß solche gegen eine jährliche Vergütung von 200 Ducaten auf allen churſächsischen Posten frei passirten. In dieser Rücksicht nannte auch der Kaiser den gedachten Mühlbach in dem ihm im Jahre 1669 ertheilten Adelsdiplome kaiserlicher und des heiligen römischen Reichs Postmeister[12]). Vielleicht hatte aber auch Mühlbach, gleich seinem Vorgänger Sieber, eine eigene derartige Bestallung, oder konnte wenigstens dem Verdachte derselben nicht entgehen, denn wir finden, daß wegen der Einräumung einer kaiserlichen Post höhern Orts Bericht mit Gutachten von Mühlbachen erstattet werden mußte. Dieser Arwohn, vereint mit der Berücksichtigung seines vorgeschrittenen Alters, kann leicht der Grund gewesen sein, daß man ihm im Jahre 1672, wider seinen Willen, Gottfried Eggern zur Seite stellte, mit welchem er sich

12) Vergl.: Hr. Rud. Heydenreich, Denkwürdige Annales etc. S. 250 (Gotha, 1721). — C. Hr. v. Römer, Staatsrecht des Churfürstenthums Sachsen. Halle, 1788. 2 Th. 2. Haupt-Abth. 15. Abschn. §. 8.

erst im Jahre 1679 wegen der Amtsnachfolge und der auf das Postwesen gewandten Vorschüsse verglich. Die Anlegung der bis dahin noch fehlenden fahrenden Posten lehnte Mühlbach, den Wünschen des Churfürsten entgegen, seines Alters und der großen Kosten halber, ab; brachte es aber im Jahre 1681 im Einverständnisse mit dem kaiserlichen Postmeister zu Hamburg, Herrn von Trauenfeld, noch dahin, daß die Leipzig-Hamburger reitende Post, statt einmal wöchentlich, zweimal abgefertigt werden konnte. Am 7. Octbr. des letztgenannten Jahres starb er.

Nach Mühlbachs Tod trat der schon erwähnte Gottfried Egger als Ober-Postmeister in den Dienst gegen Entrichtung eines jährlichen Pachtquanti von 1500 Thlr. Er war 1646 geboren zu Nürnberg, wohin seine Eltern von Leipzig, „zu Entgehung der harten Kriegspressuren" sich gewendet hatten, bildete sich durch fünfjährige Reisen nach Holland, Frankreich und Italien zu einem der geschicktesten Kaufleute und erhielt schon im Jahre 1676 die Bestallung als wirklicher Accisrath in Leipzig.

Egger hat nicht geringe Verdienste um die Ausbildung des Postwesens, das damals noch in seiner Kindheit lag. Ein großer Theil von Sachsen hatte noch gar nicht Posten; in Leipzig, Düben, Wittenberg, Merseburg und Naumburg fanden sich, wie schon erwähnt, brandenburgische Posten und an vielen Orten in Thüringen waren Tarissche Postbediente; überdem erfuhr das Post-Regale mancherlei Schmälerungen, worüber in den Generalien vom 17. Dec. 1681 (Th. 2. S. 1005), 19. Dec. 1681 (a. a. O.), 20. Dec. 1681 (a. a. O. S. 1007), 11. Mai 1682 (a. a. O. S. 1009) und in der Post-Ordnung vom 19. Dec. 1681 Klage erhoben wird.

Zunächst wurde statt des bisher gebräuchlichen Posthorns das churfürstliche Wappen als Postsiegel eingeführt, im Jahre 1683 eine neue Postcalesche von Dresden nach Leipzig, sowie eine neue Reitpost von Leipzig nach Nürnberg angelegt, und unterm 30. Juli 1683 ein Reglement erlassen, wie sich bei ersterer verhalten werden solle. Das Postgeld war vorauszubezahlen, und nur churfürstliche Angelegenheiten waren portofrei. Reisegepäck über 20 *M.* war zu bezahlen. Den Postillons mußte bei Unglück Hülfe geleistet werden, Jedermann der Calesche ausweichen und in gemeinen Städten waren, auf das Zeichen mit dem Posthorne, die Thore aufzumachen. Wenn die Calesche abging, durfte kein Landkutscher abfahren, und die Post hatte das Recht, sich aller reservirten Wege zu bedienen. Zum Theil sind dies Vorrechte, die noch heute bestehen.

Von Interesse wird folgende Uebersicht der abgehenden und ankommenden Posten in Leipzig im Jahre 1681 sein.

Abgehende Posten.

Sonntags Mittags 12 Uhr die Post nach Frankfurt a. M. über Erfurt.
Sonntags Nachmittags 2 Uhr die Dresdener Ordinari-Post, mit Briefen nach Prag und Wien.
Montags ging keine Post ab.
Dienstags Nachmittags 2 Uhr die Dresdener neu angelegte Extrapost.
Mittwochs Nachmittags 4 Uhr die Erfurt-Frankfurter Post.
Mittwochs Nachmittags 5 Uhr die Berlin-Danziger Post.
Mittwochs Abends 7 Uhr die Hamburger.
Donnerstags Vormittags 11 Uhr die Dresdener Ordinari-Post.
Freitags früh 8 Uhr die Regensburger.
Freitags Nachmittags 3 Uhr der Nürnberger Ordinari-Bote.
Sonnabends Nachmittags 3 Uhr der Breslauer Ordinari-Bote.
Sonnabends Abends 7 Uhr die Hamburger,
= = 5 = = Berlin-Danziger Post.

Ankommende Posten.

Sonntags Nachmittags 3—4 Uhr die Hamburger über Braunschweig.
Montags wurde keine Post expedirt.
Dienstags Vormittags 7 Uhr die neu angelegte Post von Berlin, mit Briefen von Königsberg und Danzig.
Dienstags Nachmittags 2—3 Uhr die Frankfurter Post über Erfurt, mit Briefen von Cöln, Hanau, Cassel ꝛc.
Mittwochs Vormittags 9 Uhr die Hamburger Post, mit Briefen aus Holland, Bremen ꝛc.
Mittwochs Vormittags ½8 Uhr die Regensburger und Brandenburgische Post.
Mittwochs Nachmittags 2 Uhr der Nürnberger Bote.
= Abends 6—8 Uhr die Dresdener Ordinari, mit Briefen von Prag und Wien.
Donnerstags Nachmittags 3 Uhr der Breslauer Ordinari-Bote.
= = 6 = die Dresdener Extra-Ordinair-Post.
Freitags früh 7 Uhr die Berliner Post.
Sonnabends Vormittags 11—12 Uhr die Frankfurt-Erfurter,
Sonnabends Abends 8 Uhr die Dresdener Ordinair-Post.

Der in die Zeit der Dienst-Verwaltung Eggers vorzugsweise fallenden Post-Streitigkeiten mit Churbrandenburg werden wir im Zusammenhange später gedenken.

Eggers letzte Arbeit war die beabsichtigte Einrichtung eines, „zum Vortheil des Commercii bey der jährlichen Petri Pauli Messe“ bestimmten Meßpostcomptoirs zu Naumburg, von wo er jedoch krank nach Leipzig zurückgebracht wurde und am 10. Juli 1684 im 39. Jahre seines Alters starb, nachdem ihm wenige Stunden vor seinem Tode der Churfürst Johann Georg III. das Decret als Commerzienrath übersendet hatte.

(Fortsetzung folgt.)

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Preußen.

Verordnung.

Einstweilige Abänderungen der Porto-Taxe vor deren vollständiger Umarbeitung[1]).

Mittelst Allerhöchster Cabinetsordre vom 8. April haben des Königs Majestät geruht, einstweilen und bis zum Eintritt einer vollständigen Umarbeitung der Porto-Taxe nachfolgende Abänderungen derselben zu genehmigen.

I. Das Porto für Geldsendungen aller Art, so wie für andere Sendungen, deren Werth angegeben ist, soll sich zusammensetzen:

a) aus dem Porto nach dem Gewicht der Sendungen nach der Brief- oder Päckerei-Taxe und nach Maßgabe der Entfernung des Bestimmungs-Ortes, und

b) aus einer Assecuranzgebühr für den angegebenen Werth.

Die Assecuranzgebühr soll betragen:

auf Entfernungen unter und bis 10 Meilen für baares Geld 10 Sgr. auf 1000 Thlr.,
für Papiergeld und Staatspapiere 5 Sgr. auf 1000 Thlr.;
= = über 10 bis 50 Meilen für baares Geld 20 Sgr. auf 1000 Thlr.,
für Papiergeld und Staatspapiere 10 Sgr. auf 1000 Thlr.;

---

1) Amts-Bl. des königl. Post-Departements Nr. 17. u. Ges.-S. St. 14. Nr. 2954.

auf Entfernungen über 50 Meilen für baares Geld 1 Thlr. 10 Sgr. auf 1000 Thlr.,
für Papiergeld und Staatspapiere 20 Sgr. auf 1000 Thlr.

Nach diesem Maßstabe soll die Assecuranzgebühr berechnet werden:

für Sendungen unter und bis 50 Thlr. wie für 50 Thlr.,
= = über 50 bis 100 Thlr. = = 100 Thlr.,
= = = 100 Thlr. von 100 Thlr. zu 100 Thlr.,

wobei auch überschießende Beträge von weniger als 100 Thlr. einem vollen Hundert gleich geachtet werden. Der Betrag für den Einlieferungsschein soll in der Assecuranzgebühr einbegriffen sein. Ein Declarationszwang findet ferner nicht mehr statt. Dagegen wird im Falle eines Verlustes einer nicht declarirten Geldsendung oder einer Werthsendung, welche bisher dem Declarationszwange unterworfen war, kein Ersatz geleistet. Dasselbe tritt auch bei Beschädigung derartiger Sendungen ein.

II. Das Porto für Packete soll, soweit dieselben nicht ausschließlich auf Eisenbahnrouten befördert werden, in welchem Falle nur die Hälfte des Porto nach der bisherigen Taxe zu zahlen ist, nach einem Progressionssatze von zwei Pfennigen pro Pfund auf je 5 Meilen in gerader Linie gemessen, erhoben werden.

So lange das Porto nach der Pfundtaxe nicht mehr beträgt, ist, als der geringste Satz für 1 Packet, das doppelte Briefporto nach der in der Allerhöchsten Ordre vom 18. August 1844 festgesetzten Briefporto-Scala [2]) zu erheben. Porto-Restitutionen für jährliche bedeutende Versendungen von baarem Silbergeld, Gold und anderen Päckereien finden in der Folge nicht mehr statt.

Gleichzeitig haben des Königs Majestät zu genehmigen geruht, daß die Garantieprämie für Geldsendungen in Beträgen von mehr als 1000 Thlr. vorübergehend und vorläufig auf drei Monate auf die Hälfte des gesetzlichen Betrages allgemein ermäßigt werde.

Die vorstehenden Allerhöchsten Bestimmungen sind von jeder Postanstalt mit dem Tage in Ausführung zu bringen, welcher auf den Tag des Einganges dieser Verfügung folgt.

---

2) Bis zu 5 Meilen . . . . . 1 Sgr.
über 5 bis 10 Meilen . . . . . 1½ =
= 10 = 15 = ... 2 =
= 15 = 20 = ... 2½ =
= 20 = 30 = ... 3 =
= 30 = 50 = ... 4 =
= 50 = 100 = ... 5 =
= 100 Meilen für jede weitere Entfernung innerhalb des Staats . . . . . 6 =

Zur Erläuterung wird bemerkt, daß die Brief- und die Geldporto-Taxe nach dem Porto-Taxregulativ vom 18. Decbr. 1824 außer Kraft tritt. Für die Packet-Portotaxe bleiben die bisherigen Progressionssätze bestehen. Es ist aber für jeden Progressionssatz nicht ferner 3 Spf. pro Pfund, sondern, wenn die Beförderung ganz oder theilweise auf gewöhnlichen Routen erfolgt, zwei Silberpfennige, wenn solche aber ausschließlich auf Eisenbahnen erfolgt, 1½ Silberpfennige pro Pfund auf je 5 Meilen zu erheben, wobei jedoch das doppelte Briefporto nach der ermäßigten Brief-Portotaxe das Minimum des zu erhebenden Porto bildet.

Sendungen mit Papiergeld und Documenten werden, außer der Garantieprämie, mit dem Porto nach der Schrifttaxe, Sendungen mit baarem Gelde und sonstigem declarirten Werthe mit dem Porto nach der Packettaxe belegt. In Absicht auf Verpackung und Beförderung derartiger Sendungen bleiben die bestehenden Vorschriften in Kraft.

Die Assecuranzprämie beträgt für baares Geld für Summen bis 50 Thlr.

auf Entfernungen unter und bis 10 Meilen ½ Sgr.
= = über 10 bis 50 Meilen 1 =
= = über 50 Meilen . . . 2 =

Für Summen über 50 bis 100 Thlr. das Doppelte der vorstehenden Beträge ohne Ermäßigung für überschießende Summen unter 50 Thlr. Für Papiergeld und Staatspapiere wird die Hälfte der vorstehenden Sätze erhoben. Für Sendungen gemischten Inhalts (mit baarem Gelde und Papiergeld oder Documenten) wird das Porto nach der Packettaxe erhoben. Die Assecuranzgebühr ist für dergleichen Sendungen bis 100 Thlr. nach der Beschaffenheit desjenigen Theiles der Sendung auszutaxiren, welche den größeren Betrag bildet. Sind die Beträge von baarem Gelde und anderen Werthen gleich, so ist die Assecuranzprämie nach dem niedrigsten Satze zu erheben. Bei gemischten Sendungen über 100 Thlr. wird die Assecuranzprämie für jeden Theil der Sendung besonders berechnet und erhoben. Den Maßstab für die Entfernungen, nach denen die Garantieprämie zu erheben ist, giebt die Brief-Portotaxe in der Weise, daß der niedrigste Satz für Sendungen nach solchen Orten erhoben wird, bis wohin das Brief-Porto 1 Sgr. oder 1½ Sgr. beträgt, der folgende höhere Satz für Sendungen nach Orten, bis wohin das Brief-Porto von 2 bis 4 Sgr. einschließlich beträgt und der höchste Satz für alle übrige Sendungen. Bei Summen über 1000 Thlr. tritt vorläufig bis zum 1. Juli d. J. für Sendungen in baarem Gelde und in Papiergeld eine Ermäßigung der Garantieprämie auf die Hälfte der vorstehenden Sätze ein. Auf Sendungen von Docu-

menten, Staatspapieren oder mit sonstigem declarirten Werthe findet diese zeitweise Ermäßigung nicht Anwendung.

Da Scheingeld für Geld- und Werth-Sendungen in Zukunft nicht mehr zu erheben ist, so ist das Scheingeld-Conto zu schließen und die noch zu berechnenden Beträge sind gehörig zu vereinnahmen. Daß die Vereinnahmung richtig erfolgt, ist von dem Vorsteher einer jeden Postanstalt neben derselben amtlich zu bescheinigen. Die noch vorhandenen Scheine werden vorläufig als Gratis-Scheine verwandt. Für recommandirte Briefe wird die für die Recommandation zu entrichtende Gebühr bei dem Porto mit eingehoben und in den Karten berechnet.

So weit mit ausländischen Postverwaltungen feste Grenz-Portosätze für Packet- und Werth-Sendungen verabredet sind, bleiben solche bis auf Weiteres bestehen. Im Uebrigen kommen die vorstehenden Bestimmungen auf alle zur preußischen Postcasse fließenden Portobezüge in Anwendung.

Berlin, den 9. April 1848.

Der General-Postmeister.
v. Schaper.

Bayern.

Königl. Allerhöchste Verordnung, die Zeitungsspedition durch die königl. Posten betr.[3])

Maximilian II. ꝛc. Wir finden Uns bewogen, in Bezug auf die Zeitungsspedition durch Unsere Posten zu verfügen, was folgt:

1) Unsere sämmtlichen Postanstalten haben die Annahme der Pränumeration auf die im Inlande sowol, als die im Auslande erscheinenden Zeitungen und Journale, sowie deren Versendung und Bestellung an die Pränumeranten zu besorgen.

Die vorgängige Erholung einer besonderen Speditionsbewilligung ist nicht erforderlich, und es haben nur die allgemeinen postdienstlichen Normen Anwendung zu finden.

2) An die Stelle der bisherigen Berechnungsweise der Postspeditionsgebühren, nach Umfang und Preis der Blätter, nach der Beförderungs-Entfernung u. s. w. tritt ein einfacher Rabat von fünf und zwanzig Procent von dem durch die Verleger beliebig festzustellenden Abonnementspreise, welcher Procentbezug ohne Rücksicht auf Entfernung als Postspeditionsgebühr, mit Ausschluß jeder weiteren Taxerhebung zu betrachten ist, so daß um den

3) Reg.-Bl. Nr. 17.

gewöhnlichen Abonnementspreis am Orte des Erscheinens jede Zeitung im Inlande überall bezogen werden kann.

3) In gleicher Weise werden auch die ins Ausland zu versendenden bayerischen Zeitungen durch Unsere Postbehörden um den gewöhnlichen Abonnementspreis den auswärtigen Postanstalten abgegeben werden.

4) Die Gebühr für die Spedition ausländischer Zeitungen und Journale wird ohne Rücksicht auf die Entfernung, in welcher die Versendung erfolgt, mit fünf und zwanzig Procent vom ursprünglichen Abonnementspreise, höchstens aber mit sechs Gulden jährlich berechnet. Außerdem sind noch die fremden Postgebühren zu entrichten.

5) Bezüglich der transitirenden Zeitungen haben die bestehenden Vertragsbestimmungen Maaß zu geben.

6) Gegenwärtige Verordnung, welche bezüglich der neu erscheinenden Zeitungen sogleich, bezüglich der älteren aber mit Beginn des zweiten Semesters dieses Jahres in Wirksamkeit zu treten hat, ist durch das allgemeine Regierungs-Blatt zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

München, den 4. April 1848.

Max

ꝛc.

Schleswig und Holstein.

Verfügung, betreffend die Postversendung von Zeitungen und Zeitschriften.

Damit der Verbreitung in- und ausländischer Zeitungen und Zeitschriften keine Hindernisse in den Weg gelegt werden, verordnet die provisorische Regierung:

§. 1. Das gegen einzelne Zeitungen bestehende Verbot des Debits wird hierdurch aufgehoben.

§. 2. Alle Zeitungen und Zeitschriften, in- und ausländische, können durch die Post bezogen werden. Die Bezahlung und Vertheilung geschieht nach den §§. 5 bis 10. des Patents vom 10. April 1840 (S. nachstehende Beilage A. Anmerkung des Herausgebers).

§. 3. Durch diese Verfügung werden die Bestimmungen der §§. 1 bis 4. des Patents vom 10. April 1840 und vom 6. Mai 1842 (S. nachfolgende Beilage B. Anm. d. Herausg.), und alle dem Obigen entgegenstehenden Verfügungen aufgehoben.

Rendsburg, den 27. März 1848.

Die provisorische Regierung.

M. T. Schmidt. J. Bremer. Th. Olshausen.
Ahlmann.

Beilage A.

Placat, betreffend die Versendung der Zeitungen und Zeitschriften mit den Posten, für die Herzogthümer Schleswig und Holstein[4]).

Wir Christian der Achte, von Gottes Gnaden König zu Dänemark, der Wenden und Gothen, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und zu Lauenburg, wie auch zu Oldenburg, ꝛc. ꝛc. Thun kund hiemit: Daß Wir in Veranlassung eines von Unsern getreuen Provinzialständen der Stifter Seeland, Fyen und Laaland-Falster, sowie Islands und der Färöer eingereichten allerunterthänigsten Antrags nachstehende Bestimmungen zur Erleichterung der Versendung von Zeitungen und Zeitschriften mit den Posten zu erlassen Uns allerhöchst bewogen gefunden haben:

§. 1. Die allerhöchste Resolution vom 22. April 1834, zufolge welcher bis weiter nicht darauf angetragen werden sollte, daß die bis dahin einigen einzelnen inländischen Zeitungen und Zeitschriften in Hinsicht auf die Versendung mit den Posten zugestandenen Erleichterungen auf mehrere erweitert werden, tritt in Zukunft außer Kraft, so daß auf das Ansuchen der Beikommenden desfallsige allerunterthänigste Vorstellung wieder gethan werden darf; und wenn Wir Uns veranlaßt finden, einer Zeitung oder Zeitschrift solche Erleichterung zuzugestehn, so wird nicht allein die Versendung gegen die im Folgenden bestimmten ermäßigten Ausgaben stattfinden, sondern das Postwesen übernimmt auch die Verantwortlichkeit für die den Herausgebern zukommende Bezahlung.

§. 2. Sachen, welche die vorangeführten Begünstigungen angehn, werden, wenn die betreffenden Zeitungen und Zeitschriften in Unserm Königreiche Dänemark herauskommen, von Unserer Dänischen Canzlei, wenn solche aber in Unsern Herzogthümern Schleswig, Holstein und Lauenburg erscheinen, von Unsrer Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Canzlei Uns vorzutragen sein. Beim Vortrage solcher Sachen haben die beikommenden Collegien ihre Ansichten darüber auszusprechen, inwieweit Grund dazu vorhanden sei, den zur Frage stehenden Zeitungen oder Zeitschriften solche erleichterte Postversendung entweder ohne Einschränkung in Rücksicht der Zeit oder nur bis weiter zuzugestehn. In Ansehung der Zeitungen und Zeitschriften, welchen jene Erlaubniß unter der erwähnten Einschränkung bereits ertheilt ist, wird es dabei sein Verbleiben behalten.

---

4) Dieses Placat, sowie das nachfolgende Patent vom 6. Mai 1842 haben auch im Königreiche Dänemark Geltung. Anmerk. d. Herausg.

§. 3. In Betreff der auswärtigen Zeitungen und Zeitschriften, welche in Unsern Staaten vertheilt werden, wird Unsre Dänische Canzlei Vorstellung zu thun haben, wenn das Postcomtoir, bei welchem die Bestellung geschieht, in Unserm Königreiche Dänemark belegen ist, Unsre Schleswig-Holstein-Lauenburgische Canzlei hingegen, wenn die Bestellung auf einem Postcomtoir in einem Unsrer Herzogthümer erfolgt.

§. 4. So oft Unsre Generalpostdirection es erforderlich findet, ist ein vollständiges Verzeichniß über die Zeitungen und Zeitschriften, welchen eine erleichterte Postversendung zugestanden ist, nebst Angabe des Abonnementpreises, der sämmtlichen Postausgaben, wie oft sie erscheinen u. s. w., abzufassen und durch den Druck bekannt zu machen, welches Verzeichniß beständig zu ergänzen und übereinstimmend mit den erfolgten Veränderungen zu berichtigen ist, und wovon auf jedem Postcomtoir ein Exemplar zur Nachricht für Jedermann vorgefunden werden soll.

§. 5. Alle Zeitungen, denen eine erleichterte Postversendung zugestanden ist, oder in Zukunft zugestanden werden möchte, können nicht nur mit den eigentlichen Briefposten und an allen Posttagen, sondern auch mit allen Postgelegenheiten, Diligencen, Dampfschiffen ꝛc. versandt werden, soweit diese vom Postwesen zur Versendung von Briefen benutzt werden, also in Verbindung mit diesen, jedoch mit den Tagwagen in Unserm Königreiche Dänemark nur, insoweit der Raum Solches verstattet; wogegen die Versendung periodischer Heftschriften bis weiter auf die Frachtpost beschränkt ist.

§. 6. Das Postgeld für alle Zeitungen und Zeitschriften, welche in Unserm Königreiche Dänemark oder Unseren Herzogthümern entweder herauskommen oder vertheilt werden, ist mit Ausnahme derer, welche nach besondern Bestimmungen keinem Postgelde unterliegen oder künftig davon mögen befreiet werden, in Zukunft mit 12 pCt. zu erlegen, welche 12 pCt. bei inländischen Zeitungen und Zeitschriften vom Abonnementspreise des Orts, wo sie erscheinen, und bei auswärtigen von dem Einkaufspreise, wofür sie dem Postwesen überlassen werden, zu berechnen sind.

§. 7. Jeder Postmeister oder Zeitungsexpediteur, von welchem Zeitungen abgesandt werden, genießt zur Entschädigung für Mühwaltung, Ausgaben und Rechnungsführung, welche in Folge der auf die angeführte Weise erleichterten Versendung der Zeitungen und Zeitschriften ihm obliegen, eine Emballagegebühr von 3 pCt., welche auf gleiche Weise, wie das Porto, zu berechnen ist.

§. 8. Den distribuirenden Postmeistern werden für das Geschäft der Distribution und das Risico beim Eincassiren, anstatt der für die Zeitungen und Zeitschriften bis dahin verschiedenartig

bestimmten Distributionsgebühr, 10 pCt. beigelegt, welche gleicher Weise, wie das Postgeld, zu berechnen sind [5]).

§. 9. Sofern ein Herausgeber einer inländischen Zeitung oder Zeitschrift, welcher eine erleichterte Postversendung zugestanden ist oder wird, es vorziehen sollte, durch einen dazu angenommenen Commissionair auf dem beikommenden Postcomtoir die mit den Posten versandten Exemplare abholen zu lassen, sowie selbst für Distribution und Eincassirung der Bezahlung zu sorgen, wird die Postausgabe im Ganzen nur $\frac{1}{6}$ des am Orte des Erscheinens des Blattes festgesetzten Abonnementpreises betragen, von welchem $\frac{1}{6}$ die Postcasse das in §. 6. angeführte Porto von 12 pCt. erhält, und der Rest dem absendenden Postmeister (oder Zeitungsexpediteur) zufällt, theils als die im §. 7. genannte Emballagegebühr, theils als Erstattung für die vermehrte Mühwaltung, welche durch Einforderung des vorerwähnten Sechstheils bei dem beikommenden Herausgeber am Schlusse jedes Quartals erwächst.

§. 10. Die dem Postinspector beim dänischen Postamte zu Hamburg zukommende Abgabe von 10 pCt. vom Einkaufspreise aller auswärtigen und Zeitschriften, welche durch sein Comtoir gehen, wird in Zukunft auf die Weise abzuhalten sein, daß dieser Beamte theils, wie alle absendenden Postmeister, die im §. 7. bestimmte Gebühr von 3 pCt., theils 7 pCt. von den 12 pCt., welche zufolge des §. 6. an Porto von diesen Zeitungen und Zeitschriften erlegt werden sollen, bezieht, und soll er verpflichtet sein, von diesen 10 pCt., wie bisher, alle Ausgaben abzuhalten, welche die ihm obliegende Besoldung eines Zeitungsexpediteurs und dessen Mitgehülfen erfordert oder sonst mit dieser Zeitungsversendung verbunden sind.

§. 11. Das den Postboten in Kopenhagen für Zeitungen und Zeitschriften bisher zufallende Bestellgeld, sowie die dem Postmeister in Helsingör für die norwegischen und schwedischen Zeitungen, welche durch sein Comtoir requirirt und in Unserm Königreiche Dänemark oder Unsern Herzogthümern distribuirt werden, zukommende Gebühr soll gegen angemessene Entschädigung an Diejenigen für ihre Dienstzeit, welche gegenwärtig diese Gebühr genießen, in Zukunft wegfallen.

§. 12. Vorangeführte veränderte Bestimmungen in Betreff der Versendung von Zeitungen und Zeitschriften mit den Posten treten mit dem 1. Juli dieses Jahres in Kraft.

---

5) Den Abonnenten, die innerhalb der Stadtgrenze wohnen, sollen die Zeitungen ins Haus gebracht werden, und zwar ohne Berechnung eines Bestellgeldes (also nur die im §. 8. erwähnten 10 pCt.).

Anmerk. d. Herausg.

Wonach Alle, die es angeht, sich allerunterthänigst zu achten haben.

Gegeben in Unserer königlichen Residenzstadt Kopenhagen, den 10. April 1840.

Urkundlich unter Unserm königlichen Handzeichen und vorgedruckten Insiegel.

Christian R.

Monrad. H. Monrad. S. Danneskjold-Samsöe. Winge.

Beilage B.

Patent, betreffend eine Veränderung in den durch das Placat vom 10. April 1840 gegebenen Bestimmungen hinsichtlich der Postversendung der Zeitungen und Zeitschriften, für die Herzogthümer Schleswig und Holstein.

Wir Christian der Achte, von Gottes Gnaden König zu Dänemark, der Wenden und Gothen, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und zu Lauenburg, wie auch zu Oldenburg, Thun kund hiemit: daß Wir, nachdem die von beiden Versammlungen Unserer getreuen Provinzialstände für Dänemark im Jahre 1840 eingegebenen allerunterthänigsten Anträge in Betreff Postversendung der Zeitungen und Journale Uns allerunterthänigst vorgetragen worden, für gut gefunden haben, allergnädigst zu bestimmen: daß das Placat vom 10. April 1840 in Betreff Versendung der Zeitungen und Zeitschriften für die Zukunft dahin verändert sein soll, daß die inländischen Zeitungen und Zeitschriften, insoweit nach den Anordnungen in Betreff der Preßfreiheit der Vertheilung derselben nichts im Wege steht, ohne eine besondere Bewilligung mit der Briefpost und mit allen Postgelegenheiten in Uebereinstimmung mit §. 5. des gedachten Placats dergestalt sollen versandt werden können, daß außer der befohlenen Abgabe an die polytechnische Lehranstalt in Uebereinstimmung mit §. 9. des gedachten Placats $\frac{1}{6}$ des am Orte der Herausgabe geltenden Abonnementspreises zu erlegen ist, wovon die Postcasse die ihr nach §. 6. zukommenden 12 Procent erhält, der Rest aber dem absendenden Postmeister oder Zeitungsexpediteur zufällt. Dagegen wird es in Zukunft stets des Herausgebers Sache sein, die mit der Post versandten Exemplare selbst, durch einen dazu angenommenen Commissionair, vom betr. Postcomtoir abholen zu lassen, wie auch selbst für die Distribution und Eincassation zu sorgen, da das Postwesen für die Zukunft die Distribution und Eincassation nebst der damit verbundenen Verantwortlichkeit nicht für andere inländische Blätter übernehmen soll, als

für diejenigen, deren Herausgeber ein Recht auf diese Begünstigung schon erworben haben.

Wonach Alle, die es angeht, sich allerunterthänigst zu richten haben.

Gegeben in Unserer königl. Residenzstadt Kopenhagen, den 6. Mai 1842.

Urkundlich unter Unserem königlichen Handzeichen und vorgedruckten Insiegel.

Christian R.
(L. S.)
Monrad. H. Monrad. S. Danneskjold-Samsöe. Winge.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Oesterreich.

Auf der Wegesstrecke zwischen Mals und Nauders in Tyrol wurde in dem Orte St. Valentin auf der Haid eine Postrelais-Station eingerichtet. Das Postenausmaß von St. Valentin nach Mals ist auf $\frac{6}{8}$ Posten, jenes von St. Valentin nach Nauders auf 1 Post festgesetzt.

Die seit dem 1. Septbr. 1847 einstweilen auf den Beförderungsdienst der durchpassirenden Mallepost von Krakau nach Gleiwitz beschränkte Poststation in Lipowice im Krakauer Gebiete befaßt sich vom 15. März an auch mit der Besorgung der Correspondenzen und Fahrpost-Sendungen, zu deren Beförderung die täglich durchpassirende Mallepost benutzt wird.

In den Ortschaften Krzeszowice und Chrzanow im Krakauer Gebiete sind mit dem 1. April selbstständig kartirende Briefsammlungen in Wirksamkeit getreten, welche sich mit Correspondenzen als Fahrpostsendungen befassen.

Vom 1. April 1848[6]) an können Briefe aus Oesterreich

a) nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika,

b) nach folgenden englischen Besitzungen in Nord-Amerika, als:

---

6) Amts-Bl. d. W. Ztg. Nr. 106.

Canada, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland, Prinz-Eduards-Inseln, Bermuda, Neu-Fundland, Halifax, nicht nur auf dem bisherigen Wege über Frankreich, sondern auch durch Preußen und Großbritannien, und zwar über Magdeburg oder Berlin und Liverpool an die Bestimmung gesendet werden.

Die Bestimmungen, unter welchen die Leitung der fraglichen Correspondenzen über Preußen stattfinden kann, sind folgende:

1) Den Correspondenten wird frei gestellt, ihre Briefe entweder über Frankreich oder über Preußen und Großbritannien versenden zu lassen, in welcher Beziehung die entsprechende Bemerkung auf der Adresse zu machen ist.

2) Bei Briefen aus Oesterreich nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika findet der Frankaturzwang statt; dagegen können Briefe aus Oesterreich nach den eben benannten englischen Besitzungen in Nord-Amerika entweder bei der Aufgabe frankirt, oder aber das Porto dem Empfänger zur Zahlung angewiesen werden.

3) Für die aus Oesterreich nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika über Preußen zu sendenden Briefe muß bei der Aufgabe, und zwar für den einfachen ½ Loth wiegenden Brief

a) das österreichische interne Porto von 6 oder 12 Kr.,
b) das preußisch-englische Porto von 26 Kr.,
c) das englische Seeporto von 29 Kr. berichtigt werden.

Diesemnach wird die Taxe für einen einfachen Brief von Wien nach New-York

an internem Porto .	— Fl.	12	Kr.,
= preußisch-engl. Porto	— =	16	=
= engl. Seeporto . .	— =	29	=
Zusammen	1 Fl.	7	Kr. betragen.

Das österreichische interne Porto von 6 und 12 Kr. und das preußisch-englische Porto von 26 Kr. steigt nach dem in der Circular-Verordnung vom 21. Juni 1847 Z. 564 — P. P. angegebenen Verhältnisse [7]), dagegen das englische Seeporto von 29 Kr. bis

---

7) Das zu entrichtende österreichische interne Porto von 6 oder 12 Kr. steigt nach folgender Progression:

bis	½	Loth	. . . . .			1fach	
über	½	=	bis	1	Loth incl.	1½	=
=	1	=	=	1½	= =	2	=
=	1½	=	=	2	= =	3	=
=	2	=	=	2½	= =	4	=
=	2½	=	=	3	= =	5	=
=	3	=	=	4	= =	6	=
=	4	=	=	6	= =	7	=

1 Loth incl. . . 1fach,
über 1 = = 2 Loth 2 =
= 2 = = 4 = 4 =
= 4 = = 6 = 6 =

u. s. w. für jede fernere 2 Loth um 2 Portosätze mehr.

4) Briefe aus Oesterreich nach den oben erwähnten englischen Besitzungen Nord-Amerika's können entweder bei der Aufgabe frankirt oder mit Porto belastet abgesendet werden. Für einen solchen ½ Loth wiegenden Brief entfallen folgende Taxen:

a) das österreichische interne Porto von 6 oder 12 Kr.,
b) das preußisch-englische Porto von 26 Kr.

Außer diesen 2 Taxen beträgt das englische Seeporto für Briefe aus und nach Canada, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland (mit Ausnahme des Hafens und der Stadt Halifax), nach den Prinz-Eduard's-Inseln 34 Kr., und für Briefe aus und nach Bermuda, Neu-Fundland, Halifax (Hafen und Stadt in Neu-Schottland) 29 Kr.

Dem zu Folge beläuft sich die Taxe für einen einfachen Brief von Wien nach Canada:

an österreichischem internen Porto — Fl. 12 Kr.
= preußisch-englischem . = — = 26 =
= englischem Seeporto . . . — = 34 =

Zusammen 1 Fl. 12 Kr.

und für einen einfachen Brief von Wien nach Halifax:

an österreichisch internem Porto — Fl. 12 Kr.
= preußisch-englischem = — = 26 =
= englischem Seeporto . . — = 29 =

Zusammen 1 Fl. 7 Kr.

Das österreichische interne Porto um 6—12 Kr. und das preußisch-englische Porto von 26 Kr. steigt nach dem in der Circular-Verordnung vom 21. Juni 1847 Z. 564 P. P. angegebenen Verhältnisse, während bei den englischen Seeportosätzen von 34 und 29 Kr. das unter 3) angegebene Steigerungsverhältniß eintritt.

5) Recommandirte Briefe dürfen weder nach den Vereinigten

über 6 Loth bis 8 Loth incl. 8fach
= 8 = = 12 = = 9 =
= 12 = = 16 = = 10 =
= 16 = = 24 = = 11 =
= 24 = = 32 = = 12 =

Hinsichtlich des preußisch-englischen Porto's gilt der ½ Loth wiegende Brief für einfach; bei schwereren Sendungen steigt der einfache Portosatz von 26 Kr. von ½ zu ½ Loth um diesen einfachen Betrag.

Staaten, noch nach den englischen Besitzungen in Nord-Amerika versendet werden.

6) Bezüglich der Sendungen von Coursbenachrichtigungen, Preiscouranten, Zeitungen und andern gedruckten Ankündigungen unter Kreuzband wird unter Beziehung auf den Punkt 6) der Circular-Verordnung am 21. Juni 1847 Z. 564 P. P. bemerkt, daß derlei Sendungen ebenso wie jene aus Oesterreich nach England und vice versa bis zur Meeresküste frankirt sein müssen [8]).

Preußen.

Das Post-Departement hat an das nach der Cabinets-Ordre vom 27. März zu bildende Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten überzugehen [9]).

Die Prüfung und Feststellung der in den Post-Passagierstuben auszuhängenden Preis-Courante soll jetzt durch die Post-Inspectoren erfolgen. Die Post-Inspectoren haben die ihnen zugehenden Preis-Courante genau zu prüfen und sich zu überzeugen, ob die darin angesetzten Preise den Ortsverhältnissen entsprechen. Die geprüften Preis-Courante sind von den Post-Inspectoren zu vollziehen, mit ihrem Dienstsiegel zu untersiegeln und demnächst an die Postanstalten zurückzusenden. Die Benutzung nicht geprüfter und ungestempelter Preis-Courante ist unzulässig und untersagt [10]).

Post-Expeditionen sind eingerichtet worden: in Sachsenburg, Reg.-Bez. Merseburg, Kreis Eckartsberga; in Völklingen, Reg.-Bez. Trier, Kreis Saarlouis; in Wierzyce, Reg.-Bez. Bromberg, Kreis Gnesen. — Die Post-Expedition und Station zu Fischbeck, die Station bei der Post-Expedition in Kletzke und die bei der Post-Expedition zu Preuß. Oldendorf bestandene Station für ordinaire Posten und Extraposten a. d. O. sind aufgehoben worden. — Bei der Post-Expedition in Jerichow ist eine vollständige Station eingerichtet worden.

Sachsen.

In Strehla wurde am 1. März eine Posthalterei eröffnet, und mit dem 1. April das Postamt und die Posthalterei zu Schmiedefeld eingezogen. Der Ort Schmiedefeld ist dem Bestellkreis Stolpen überwiesen.

---

8) Kundmachung d. k. k. obersten Hofpostverwaltung v. 26. März 1848.
9) Cabinets-Ordre v. 17. April 1838 (Ges.-S. St. 16).
10) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 9. März 1848 (Amts-Bl. d. k. Post-Departements. St. 14. Nr. 66).

Hannover.

Für die Soldaten-Briefe ist die inländische Portofreiheit in nachstehender Weise bis auf Weiteres bewilligt worden:

1) Alle nicht über 2 Loth schweren Briefe, welche von den, im activen Dienste stehenden und bei den Fahnen befindlichen Soldaten der Infanterie, der Cavallerie, der Artillerie und des Ingenieur-Corps, überhaupt aller Waffengattungen, sowie an solche Soldaten, abgeschickt werden, gehen, so weit die königl. Posten reichen, portofrei.

2) Wenn derartige Briefe über 2 Loth wiegen, so ist das Porto nur für das Mehrgewicht zu entrichten.

3) Die Briefe von Soldaten müssen auf der Adresse unten links die Bezeichnung: „Soldaten-Brief" und darunter die Contrasignatur eines Officiers tragen.

4) Die vorstehenden Bestimmungen beziehen sich nicht auf die Correspondenz der Unterofficiere und der Militair-Personen höheren Grades, wol aber auf diejenige der Tambours, Pfeifer, Hornisten, Trompeter, sowie der Corporale und der sonstigen Militairs von keinem höhern als dem Corporals-Range[11]).

Würtemberg.

Der beabsichtigten Errichtung eines Postamts in Weil der Stadt, Oberamts Leonberg, ist die landesherrliche Bestätigung ertheilt.

Baden.

Mit dem 1. April ist in dem Pfarrdorfe Schapbach, Bezirksamt Wolfach, eine Brief- und Fahrpost-Expedition errichtet worden.

Großherzogthum Hessen.

Die Posterpedition und Posthalterei zu Bickenbach wurde mit dem 31. März eingezogen und deren Functionen an die großherzogl. Posterpedition zu Zwingenberg resp. Posthalterei zu Bensheim übertragen.

Sachsen-Meiningen.

Am 1. April trat in Steinach eine Posterpedition in Wirksamkeit, welche mittelst des 2mal täglich durchpassirenden Coburg-Geraer Postwagens in Verbindung gesetzt ist.

---

11) Bek. d. Gen.-Postdirect. v. 13. Apr. 1848.

Anhalt.

Die herzoglich anhalt-bernburgische Station für Extraposten in Coswig ist aufgehoben worden.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Oesterreich.

Für das Verwaltungs-Jahr 1848 ist die Brutto-Einnahme von der Post auf 7,853,000 Fl., die Netto-Einnahme auf 2,051,000 Fl. veranschlagt. Auf Postrittgelder, Vorspann, Porto-Antheile, Conducteurs-Reiseausgaben, Botengebühr, Wagenbeischaffung u. dergl. unmittelbare Betriebs-Auslagen entfallen 4,115,000 Fl.

Nach dem officiell vom Finanz-Ministerium unterm 30. März mitgetheilten Ergebnisse der finanziellen Gebarung in der Periode vom 1. November 1847 bis Ende Februar 1848 betrug die Einnahme von der Post 627,903 Fl.

In Ungarischen Blättern liest man Folgendes: Das Postwesen, eines der wichtigsten Bestandtheile einer wohlgeordneten Staatsmaschine, ist bei uns in Ungarn in einem bedauerlichen verwahrlosten Zustande; da es nur den Zweck zu haben scheint, dem Staate ein Erträgniß zu liefern, nicht aber dem Publikum Dienste zu leisten, so wird seine eigenthümliche Bestimmung nur als Mittel zu jenem Zwecke angesehen und man bekümmert sich wenig darum, ob das Publikum befriedigt wird oder nicht, wenn es nur für seine Briefe und Frachten zahlt und zwar unverweigerlich immer den vollen Betrag, mag man auch dafür nur sehr unvollkommen seiner Verpflichtung nachgekommen sein u. s. w.

Preußen.

Post-Etat. — Nach dem, dem gegenwärtig in Berlin versammelten vereinigten ständischen Ausschusse mitgetheilten Haupt-Finanz-Etat für das Jahr 1848 ist die Einnahme aus der Postverwaltung festgesetzt worden:

a) an Einnahmen von den Reit-, Fahr- und Güter-, Personen-, Schnell-, Cariol- und Botenposten, sowie an Transit- und reservirtem Porto . . . . . 6,821,000 Rthlr

	Transp. 6,821,000	Rthlr.
b) für gestempelte Geld- und Packet-Einlieferungsscheine, an Brief- und Zeitungs-Bestellgeldern, von den Estafetten- und Extraposten und an sonstigen Einnahmen . .	579,589	=
c) an Zeitungsprovision und von dem Zeitungs- und Gesetzsammlungs-Debits-Comptoir	241,011	=
Summa:	7,641,600	Rthlr.

Davon ab:

a) an Ausgaben für Beförderung und Begleitung der Posten, für Postwagen, Felleisen ꝛc. und an sonstigen Betriebskosten . . .	4,479,900.	
b) an Besoldungen, Diäten u. Reisekosten und an materiellen Verwaltungskosten	1,754,300.	
c) an Baukosten, Entschädigungen u. Competenzen für acquirirte Grundstücke u. Rechte, an Restitutionen und sonstigen Ausgaben . .	407,400.	
Summa:	6,641,600	=
Ueberschuß:	1,000,000	Rthlr.

Der Etat für 1847 setzte ebenfalls die Summe von 1 Million aus.

In den Erläuterungen hierzu heißt es: Bei der Postverwaltung haben die Erträge bei allen 3 Positionen, in welche die Einnahme geschieden ist, auf Grund der Fraction aus den Jahren 1844—46 höher als in dem vorigen Etat angesetzt werden können. Insbesondere ist bei dem Haupt-Einnahme-Zweige zu a) die ansehnliche Steigerung gegen das Vorjahr um 171,000 Thlr. eingetreten, und dieses Plus rührt zum größten Theile aus der mit Rücksicht auf die Porto-Moderation des Jahres 1844 sehr beachtungswerthen und erfreulichen Mehreinnahme an Porto her. Bei der im Ganzen um 203,600 Rthlr. höher veranschlagten Einnahme der Postverwaltung, welcher noch eine Ersparniß an Bau- und ähnlichen Kosten im Betrage von 8,800 Rthlr. hinzutritt, würde es (ungeachtet mancher durch den höheren Ertrag bedingten oder auf weitere Verbesserung des Postwesens berechneten Mehrausgaben) thunlich gewesen sein, auch den Netto-Ueberschuß gegen den Voranschlag des verlaufenden Jahres zu erhöhen, wenn nicht bei den immer noch hochstehenden Fouragepreisen die davon berührten Betriebsausgaben ansehnlicher, als sonst der Fall sein würde, hätten veranschlagt werden müssen [1]).

1) Vergl. 3. Heft v. J. 1847. S. 33.

Sachsen-Weimar-Eisenach.

Zur Kammercasse fließt als Ertrag des Post-Regals die jährliche Summe von 10,277 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf. Wenn nun die Bevölkerung des Großherzogthums im J. 1846 251,816 Köpfe betrug, so berechnet sich der Kopfantheil am Post-Einkommen auf 1,22 Sgr.

Hannover.

Die Miethkutscher zu Eimbeck haben bei der allgemeinen Stände-Versammlung um Aufhebung der ihr Gewerbe beschränkenden Gesetze petitionirt. Die Petition wurde von der Stände-Versammlung zum geeigneten Gebrauch an die Regierung abgegeben.

Nachdem die in der Sitzung der 2. Kammer der allgemeinen Stände-Versammlung vom 29. März vom Amtmann Bening (Abgeordneter von Bentheim) gestellten Anträge:

„Die königliche Regierung zu ersuchen:

1) den sogenannten Post-Aufschlag auf auswärtige Zeitungen, insoweit diese Abgabe in die königliche Casse fließt, sofort aufzuheben, insofern solche aber in auswärtige deutsche Cassen fließt, bei den betreffenden Regierungen auf deren Aufhebung oder Verminderung hinzuwirken;
2) den Zeitungsstempel sofort aufzuheben."

Unterstützung fanden und zur Berathung zugelassen worden waren, motivirte der Antragsteller diese Anträge in der Sitzung vom 8. April folgendermaßen:

Es sei wol in keinem Lande mehr Bedürfniß, auswärtige Zeitungen billig zu erhalten, als in dem unsrigen. Unsere Zeitungen seien bisher die mittelmäßigsten in ganz Deutschland gewesen, und wenn sich jetzt auch einige bessere Anfänge zeigten, so sei dies keineswegs doch genügend. Man könne im Allgemeinen nicht sagen, daß die Zeitungen in ganz Deutschland an und für sich theuer seien, sie würden es aber durch die Abgabe an die Post. Grundsätzlich nehme man hier von den auswärtigen Zeitungen 50 Procent, und beispielsweise wolle er einige Zeitungspreise anführen. „Die Augsburger Allgemeine Zeitung koste 12 Fl. 15 Kr., hier komme sie über 16 Thlr., das sei über 126 Procent. Die Deutsche Zeitung etwa 127 Procent, die Bremer und die Weser Zeitung kosteten 6 Thlr., hier 9 Thlr. 20 gGr. Die Harlemer wiederum nur 50 Procent, was schon sehr bedeutend sei, was er auch schon aus dem Grunde für sehr unbillig halte, weil gerade die theuren Zeitungen so enorm im Preise stiegen, wie z. B. das Handelsblatt, welches in Ostfries-

land und in seiner Heimath jeder Kaufmann lesen müsse. In diesem Maßstabe liege gar kein Verhältniß. Im Allgemeinen müsse es sehr im Interesse liegen, die Zeitungen sehr zu verbreiten, um auch in unserm Lande die politische Bildung zu heben; daher habe er geglaubt, daß der Postaufschlag wegfallen müsse, zumal nach richtigem national-ökonomischen Grundsatze die Post ferner nicht mehr als Finanzquelle angesehen werden dürfe.

Werde dieser Aufschlag aufgehoben, so treffe dieser Vortheil fast gleichmäßig alle Classen und Kreise, und somit möge sich sein Antrag wol rechtfertigen. Mit der Beseitigung des Zeitungsstempels habe es dieselbe Bedeutung und Bewandtniß, zumal dieser, wie er höre, nicht sehr viel einbringe.

Herr Minister Vorst. Lehzen. Er gebe zu, daß dieser Gegenstand für den geistigen Verkehr von sehr großer Bedeutung sei, der aber schon verschiedentlich mit verschiedenen Staaten verhandelt sei. Man habe sich in vielen Stücken schon in Dresden geeinigt, man sei jedoch nicht zum Beschluß gekommen, er hoffe jedoch, daß die dort abgebrochenen Verhandlungen wieder aufgenommen würden, und daß man dann zu einem gedeihlichen Ende kommen und den Zweck erreichen werde. Mit diesem Antrage werde ein ganz anderer Zweck erreicht werden, als der geehrte Herr Antragsteller wolle. Der Aufschlag betrage bei politischen in der Regel 50 Procent mit dem Maximo zu 4 Thlr., bei nichtpolitischen Blättern 25 Procent mit dem höchsten Satze von 2 Thlr. Davon fließe aber nur die Hälfte in die Postcasse, die andere Hälfte würde unter die Postbeamten und die Grenz-Bureaus ꝛc. vertheilt. Die auswärtigen Zeitungen erscheinen nun 6mal wenigstens in der Woche, das bringe auf das Jahr für jedes Blatt kaum $1\frac{1}{2}$ Pfennig, was doch nicht viel sei, da sonst von der Expedition der Zeitungen kein Porto erhoben werde. Fiele daher der Aufschlag weg, so würden sie unentgeldlich besorgt werden. Gingen die Zeitungen blos durch unser Land, so ermäßige sich der Postaufschlag bis zur Hälfte, und die Postcasse erhalte gar nichts davon. Daß bei den norddeutschen Zeitungen der Postaufschlag nicht so hoch sei, wie bei den süddeutschen, habe darin seinen Grund, daß auch die auswärtigen Zwischenstaaten ihren Postaufschlag darauf legten, was bei den unmittelbaren Grenzländern nicht der Fall sein könne. Hier liege also die Schwäche des Antrages, denn nehme man ihn an, so würde dann nur ein Privilegium der Blätter aus nahe angelegenen Orten liegen, und es hauptsächlich den Bremer und Hamburger Zeitungen zu Gute kommen. Die Gesammteinnahme der Postcasse hieraus betrage jährlich zwischen 5000 bis 6000 Thlr. und existire wol kein Land, welches auswärtige Zeitungen frei befördere, z. B. würden in Frankreich für jedes Blatt 4 Centimen erhoben. Nur solle man

nach seiner Meinung nicht glauben, daß nicht eine Ermäßigung eintreten werde, im Gegentheil dies halte er für sehr wünschenswerth, aber dies gehe nicht auf dem vorgeschlagenen Wege, sondern nur in Gemeinsamkeit mit ganz Deutschland. Vielleicht geschehe es auf demselben Wege, der voriges Jahr betreten sei, aber was noch wünschenswerther wäre, wenn der deutsche Bundestag diese Sache aufnehme. — Anders sei die Sache mit dem Zeitungsstempel, der treffe alle insgesammt und würde durch dessen Aufhebung eine erhebliche Preisermäßigung der Zeitungen entstehen. Der Zeitungsstempel sei im Jahre 1844 auf 1 Thlr. 8 gGr. erhöht, was aber keine erhebliche Erhöhung der Einkünfte herbeigeführt habe. Die Einnahme hätte zwischen 3000 bis 4000 Thlr. geschwankt, die zwar nicht unerheblich sei, doch auch nicht so bedeutend, daß man den Stempel nicht aufgeben könnte. Er halte es auch für wünschenswerth, den Preis der Zeitungen nicht zu erhöhen, und verdiene dieser Antrag wol Erwägung, wenn gleich man jetzt noch nicht die ganze Lage der Finanzen übersehen könne. Er würde es dem geehrten Hrn. Antragsteller anheim geben, den ersten Theil seines Antrags der Regierung zur Erwägung zu übersenden.

Herr Antragsteller Bening. Er habe seinem Antrage beigefügt, daß die Regierung über diese Dinge mit den andern Regierungen communiciren möge, da er eine Preiserhöhung der Zeitungen für sehr bedauerlich halte, indessen sei er mit der vorgeschlagenen Modification einverstanden. Hinsichtlich der Erhöhung des Stempelgeldes bemerke er nur noch, daß damals der Grund nicht blos ein finanzieller, vielmehr ein politischer gewesen sei.

Herr Abgeordn. Richter. Er könne sich für den ersten Theil des Antrags nicht erklären, da es nicht mehr als billig sei, daß die Post für ihre Leistungen auch Gegenleistungen erhalte.

Herr Abgeordn. Bruns. Er werde sich für den letzten Theil erklären, wenn gleich das Object nicht erheblich sei.

Herr Minister-Vorst. Dr. Stüve. Er sei gegen die Anträge, denn wenn man Stempel herabsetzen wolle, so müsse man bei andern drückendern anfangen, als hier. Der Stempeldruck auf Zeitungen sei mehr ein imaginärer, denn er sei für das einzelne Blatt ein sehr geringer. Die Klagen über den Zeitungsstempel seien übrigens schon sehr alt, was vielleicht daher komme, daß er in andern Ländern häufiger zur Sprache gekommen sei, wie z. B. in England, wo indeß ganz andere Verhältnisse vorlagen. Was den ersten Theil des Antrags betreffe, so sei er damit ganz einverstanden, daß es der Regierung anheim gegeben werde, ein zweckmäßiges Verhältniß herzustellen; daß aber die Zeitungen ganz portofrei versandt würden, dafür sei er nicht, und theile ganz die Ansichten des geehrten Abgeordneten für Burtehude. Daß auch

beim Porto eine Ermäßigung eintrete, wünsche er sehr, dann aber erst beim Briefporto, wodurch besonders der Handelsstand sehr gedrückt werde.

Herr Vice-Präsident Dr. Franke. Wenn man den Stempel der Zeitungen beseitigen wolle, so werde man auch nicht umhin können, den Kalenderstempel aufzuheben, der gerade die ärmern Klassen treffe, welche an den Kalendern ihre Hauptlectüre hätten. Um dies aber zu können, müsse eine Revision des Stempelgesetzes vorgenommen werden.

Herr Antragsteller Bening. Wir seien hier nicht beim Stempelgesetze, sondern beim Zeitungsstempel, der vorzüglich auf dem Lande drücke, weil dort Einzelne Zeitungen hielten, die dadurch ihnen sehr vertheuert würden, was in den Städten nicht der Fall sei, wo man die Zeitungen in den öffentlichen Localen lese. In England und Frankreich sei die Sache allerdings insofern anders, als man dort auswärtige Zeitungen nicht brauche, hier aber sei man darauf angewiesen, und sei die Vertheuerung der süddeutschen Zeitungen ungeheuer.

Herr Abgeordn. Huntemüller. Er sei der Meinung, daß alle Diejenigen, welche Zeitungen lesen wollten, auch den Stempel bezahlen könnten, was bei den Kalendern nicht so der Fall sei.

Herr Schatzrath Rasch. Er könne auch nicht für die Aufhebung dieses Stempels stimmen, da die Zeitungen größtentheils von Wohlhabenden gelesen würden, und weil noch andere Stempel nicht drückender als diese wären.

Herr Abgeordn. Achgelis. Die Tagesliteratur auf alle Weise zu lieben und zu verbreiten sei eines Jeden Pflicht, weshalb er für die Anträge stimmen werde.

Herr Abgeordn. Wrede. Er sei dagegen, weil sonst der Ausfall in der Steuercasse durch andere Steuern gedeckt werden müßte.

Herr Schatzrath Lang. Er sei dafür, weil die dadurch herbeigeführte Einnahme für die Stempelcasse sehr unbedeutend sei.

Bei der Abstimmung wurde darauf der erste modificirte Theil des Antrags mit 43 Stimmen angenommen, der zweite aber abgelehnt.

Würtemberg.

Eingabe in Postangelegenheiten[1]). — Von 164 Handelshäusern, 26 Buchhandlungen und einer Anzahl von Bürgern

1) Diese Eingabe, welche bis jetzt wegen Mangels an Raum zurückgelegt werden mußte, dürfte immerhin noch von Interesse sein, zumal wol anzunehmen ist, daß auf dieselbe bei den nächsten Budgetverhandlungen der Stände werde Bezug genommen werden. Es bedarf wol nicht der Erwähnung, daß wir keineswegs mit dem Inhalte der Petition völlig einverstanden sein können.

und Bewohnern Stuttgarts ist nachstehende Eingabe bei der hohen Staatsregierung eingereicht worden:

Königliches Ministerium des Innern und königl. Finanzministerium wolle uns gnädigst gestatten, einige Wünsche und Bitten über Postverhältnisse unterthänig vorzutragen. Wie die Ueberlassung der Postanstalt an einen Privaten, einerseits mit Berechtigung zur Erhebung von Portotaxen, die zu den wirklichen Transportkosten im grellsten Mißverhältniß stehen, andererseits mit Zwang des Publikums, eine Menge von Gegenständen, theils ausschließlich, theils sofern ihr Gewicht nicht 25 Pfund erreicht, nur durch diese theure Anstalt versenden zu dürfen, für den gesammten Gewerbestand Würtembergs eine der drückendsten Lasten bilde, ist schon so oft ausgeführt worden, daß wir eine Nachweisung dieser Thatsache um so mehr unterlassen, da selbige auch von hoher Staatsregierung selbst längst anerkannt ist. Eine der wichtigsten Bedingungen für Gedeihen und Aufschwung jeglichen Gewerbes ist möglichste Wohlfeilheit der Transportmittel. Erleuchtete Regierungen haben daher jederzeit die thunlichste Unterstützung und Erleichterung des Verkehrs sich zur Aufgabe gemacht. Auch die königl. würtembergische Staatsregierung hat, wo es sich um Erleichterung des Verkehrs handelte, die finanziellen Rücksichten stets untergeordnet dem höhern volkswirthschaftlichen Zwecke. Wir verdanken ihrer Weisheit eine Kette trefflicher Straßen, um welche andere Länder uns beneiden. Ihre Fürsorge für Erleichterung des Verkehrs hat sich aber nicht beschränkt auf die Erbauung dieser Straßen. Auch für sorgfältige Erhaltung derselben wird jederzeit von ihr gesorgt, und zwar aus Staatsmitteln. Wir verdanken ihr ferner die Abschaffung der früheren Straßenbauabgaben, und die Straßen stehen nun in Würtemberg Jedem frei zu unentgeltlicher Benutzung. Allein dennoch ist die Absicht der hohen Staatsregierung nur halb erreicht worden. Dem Würtemberger kommt der Genuß dieser, mit einem Aufwande von mehr als 100 Millionen Gulden aus Staatsmitteln gebauten, trefflichen Straßen nur halb zu gut. — Ein unseliger Vertrag — der Postvertrag vom 9. September 1819 — berechtigt das taxis'sche Fürstenhaus für ewige Zeiten den Würtemberger auszuschließen von der Benutzung dieser auf Würtembergs Kosten gebauten Straßen bei Versendung seiner Gelder, seiner Correspondenz und einer Menge anderer Gegenstände. Er zwingt uns, alle diese Gegenstände nur durch die taxis'sche Post zu verschicken und Portotaxen dafür zu entrichten, von so unverhältnißmäßiger Höhe, daß mancher Umsatz nur deshalb unterbleibt, weil die Porti der Postanstalt den Nutzen absorbiren würden, daß manche Concurrenz mit dem Bewohner eines Nachbarstaates nur deshalb nicht bestanden werden kann, weil dieser, durch kein ähnliches Monopol gefesselt, die bil-

ligste Versendungsweise frei zu wählen vermag. Der menschliche Scharfsinn hat seither ein neues höchst vervollkommnetes Transportmittel geschaffen: die Eisenbahnen. Mit einem neuen Aufwande von mehr als 30 Millionen, ebenfalls aus Staatsmitteln fließend, ist die hohe Staatsregierung abermals bereit, die landwirthschaftlichen und gewerblichen Interessen der Staatsbürger zu unterstützen durch die Wohlthaten der Locomotivbeförderung. Allein auch hier stellt sich wieder die fürstlich taris'sche Postanstalt, den Postvertrag von 1819 in der Hand, mit ihrem Monopole und ihren Taxen vor den Eingang der Bahnhöfe und droht, auf einem Felde, wo sie nicht gesäet hat, uns fort und fort die besten Früchte zu entziehen, eine der wichtigsten Segnungen, die in andern Staaten aus den Eisenbahnen dem Verkehr zufließt, uns fort und fort zu verkümmern. Dem Vernehmen nach soll die fürstlich taris'sche Postverwaltung sich bemühen, die hohe Staatsregierung zu einem neuen Vertrage zu vermögen, durch welchen ihr das Recht eingeräumt würde, zur Beförderung der postmäßigen Briefe und Packereien, unter Begleitung von Postconducteurs, die königliche Staatseisenbahn zu benutzen und dagegen auf denjenigen Routen, auf welchen die königliche Staatseisenbahn im Betriebe ist, die Eilwagen- und andern Postfahrten einstellen zu dürfen. Wir verkennen nicht, daß in dem Wunsche, dem gesammten Publikum und dem Gewerbstande insbesondere eine beschleunigte Beförderung der Briefe und postmäßigen Packete zu verschaffen, ein Moment liegt, durch welches der Abschluß eines solchen Vertrags mit der fürstlichen Postverwaltung als vortheilhaft für die Interessen der Staatsbürger einer hohen Staatsregierung sich empfehlen kann. Da jedoch nach unserer Ansicht die Nachtheile eines solchen Vertrags die Vortheile desselben weit überwiegen dürften, so halten wir es für unsere Pflicht, die Gründe dieser unserer Ansicht der Prüfung einer hohen Staatsregierung unterthänig vorzulegen. Es giebt wol kaum einen zweiten Gegenstand in staatlichen Verhältnissen, über welchen die Ansichten der hohen Staatsregierung, der Stände und der Staatsbürger so übereinstimmen, wie über das dem fürstl. taris'schen Hause als Erbpacht verliehene Postmonopol. Die an sich bis zur Unleidlichkeit drückenden Bestimmungen des Postvertrags sind überdies von der fürstlichen Postverwaltung seit Jahren auf solche Weise ausgebeutet worden, daß der Widerwille gegen das Institut eben so einstimmig geworden ist, als der Wunsch der Befreiung von diesem Uebel, der Wunsch, die Verwaltung der Post an den Staat übergehen zu sehen. Der Erreichung dieses Wunsches hoffte man näher zu kommen durch den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten, und viele frühere Gegner des Bahnbaues in Würtemberg überhaupt und des Baues auf Staatskosten insbe-

sondere haben inzwischen mit beiden Maßregeln sich völlig ausgesöhnt, in der Erwartung, durch die Staatseisenbahnen Erlösung zu erlangen vom fürstl. taxis'schen Monopol, von welchem auf andere Weise eine Befreiung zu erreichen geringe Hoffnung vorhanden zu sein scheint. Die Postverwaltung bezieht ihren großen Gewinn von den Hauptrouten unseres Landes, während die Nebenrouten ihr theils geringeren Nutzen geben, theils mit Verlust betrieben werden sollen. Eben diese Hauptrouten sind es aber auch, auf welchen unsere Eisenbahnen theils bereits im Betriebe oder im Baue sind, theils in späterer Zeit zur Ausführung kommen werden. Würde daher die würtembergische Staatsregierung den ganzen Postverkehr, der sich auf den Hauptrouten bewegt, auf ihre Staatseisenbahnen übertragen können, so würde der höchst bedeutende Gewinn, den das fürstl. taxis'sche Haus fortwährend aus Würtemberg zieht, sich sehr vermindern, vielleicht kein oder doch nur ein geringer Nutzen aus dem Postmonopol für das taxis'sche Fürstenhaus sich ergeben. Einer solchen Uebertragung des Postverkehrs an die Staatseisenbahn steht jedoch jener Postvertrag von 1819 entgegen, und sie ist vorerst unausführbar. Wenn nun aber darin wol alle Ansichten übereinstimmen, daß die Fortdauer des taxis'schen Postvertrags auf ewige Zeiten für Würtemberg ein unsägliches Unglück sein, daß seine Auflösung stets dringender und in nicht entfernter Zeit ganz unvermeidlich sein dürfte, andererseits aber kaum ein anderes Mittel der Befreiung sich unseren Blicken zeigt, als Ablösung mittelst einer Geldsumme, so dürfte aus diesem Hinblicke auf künftige Ablösung das Princip von selbst hervorgehen, welches gegen die taxis'sche Postverwaltung einzutreten hat. Es ist das Princip, einerseits der Postverwaltung durchaus nichts einzuräumen, was ihre bereits sehr bedeutenden Einnahmen noch mehr erhöhen müßte, andererseits auf allen Leistungen, zu welchen der Postvertrag sie verpflichtet, fest zu beharren, ohne Rücksicht auf etwaige dadurch für die Post entstehenden Einbußen. Da durch die fürstl. Postverwaltung die würtembergischen Staatsbürger jederzeit allein nach fiscalischen Rücksichten behandelt worden sind, so sind nicht einmal Billigkeitsgründe vorhanden, nach welchen es gerechtem Tadel unterliegen könnte, wenn nun auch die würtembergische Staatsregierung von allen Rechten, die der Postvertrag von 1819 ihr einräumt, vollen Gebrauch macht. Aus dem Anerkenntnisse der Unvermeidlichkeit einer Ablösung dürfte vielmehr für eine solche Staatsregierung die unabweisbare Pflicht hervorgehen, kein Mittel, das der Postvertrag von 1819 gestattet, zu versäumen, um den unverhältnißmäßigen Gewinn, den die Post aus den Beuteln der Würtemberger bisher bezogen hat, zu vermindern, da, jemehr dieser Gewinn sich redu-

Ort, wo es Tage zu Wochenmarkt war, und das Gedränge der Menschen, die Lärm der Wagen, das Geschrei der Verkäufer, das Gewühl der Käufer, das Alles machte mich ganz betäubt. Ich wußte nicht, wo ich war, und wo ich hin sollte. Ich ging immer fort, bis ich an das Ende der Stadt kam, und da ich nicht wußte, wo ich hin sollte, so ging ich immer weiter, bis ich an das Ende der Vorstadt kam, und da ich nicht wußte, wo ich hin sollte, so ging ich immer weiter, bis ich an das Ende des Dorfes kam, und da ich nicht wußte, wo ich hin sollte, so ging ich immer weiter, bis ich an das Ende des Waldes kam, und da ich nicht wußte, wo ich hin sollte, so ging ich immer weiter, bis ich an das Ende der Welt kam, und da ich nicht wußte, wo ich hin sollte, so ging ich immer weiter, bis ich an das Ende der Ewigkeit kam, und da ich nicht wußte, wo ich hin sollte, so ging ich immer weiter, bis ich an das Ende der Zeit kam, und da ich nicht wußte, wo ich hin sollte, so ging ich immer weiter, bis ich an das Ende der Unendlichk

Bodenbeschaffenheit entdecken soll, wird aber auch die Kraft, Kräu-
ter und Wurzeln zu finden, welche Heilmittel gegen Krankheiten
sind, und die Kraft, Krankheiten durch Handauflegen und Besprechen
wegzunehmen. Wo Krankheiten und Gebrechen sind, da
sind auch Heilmittel dagegen, und wo Gott Krankheiten und Ge-
brechen zulässt, da will er auch Heilmittel dagegen finden lassen.
Er will niemand verderben lassen, er will niemand zu
Grunde gehen lassen, sondern er will, daß alle Menschen
sollen selig werden und zur Erkenntniß der Wahrheit kommen.
Er will aber nur denjenigen helfen, welche ihm vertrauen,
und ihn um Hilfe anrufen, und ihn bitten, daß er ihnen helfe.
Wer nicht bittet, der soll nicht haben, und wer nicht
Barmherzigkeit an Andern übt, auf den soll sie Gott
nicht ausgießen. Wer nicht Glauben hat, der soll auch
Barmherzigkeit und Hilfe Gottes nicht haben. Wer
den ungöttlichen Gedanken hat: Gott helfe mir auch
ohne Arzt und Arznei, der soll auch Gott nicht helfen,
sondern er soll sterben. Wer aber Gott vertraut, und
bei sich Krankheiten oder in Krankheitsnöthen findet,
der soll Gott um Hilfe bitten, und soll Arzt und Arznei
gebrauchen, und soll Gott danken für Arzt und Arznei
und Hilfe. Er hat in die Gedanken der Menschen gelegt
und gegeben, daß sie Arzt und Arznei gebrauchen sollen.
Diese Hilfen in Krankheiten sind Gottes Hilfen, und
sind Gottes Hilfen gewesen, bei denen man Gottes Hilfe
gesucht hat, und sind Gottes Hilfen, wenn man Gott
um Hilfe bei Arzt und Arznei bittet. Wer Gott um
die Hilfen bittet, die er nicht hat, der bittet um Gott
selber, und wer Gott um Hilfe bittet, der bittet um
die Hilfen, die Gott hat, und die er kennt, und die
er geben will. Wer Gott um Hilfe bittet, der bittet
um Hilfe, die Gott hat, und die er kennt, und die

Ehe Sie sich entschließen, Ihre Kinder in eine Schule zu schicken, müssen Sie sich vorher genau nach der Einrichtung derselben erkundigen. Sie müssen wissen, ob die Lehrer ihre Pflicht thun, ob sie ihre Kinder nicht zu sehr mit Arbeiten überhäufen, ob sie ihnen nicht zu viel Lernen aufgeben, ob sie ihnen nicht zu viel Strafen auflegen, ob sie ihnen nicht zu viel Schläge geben, ob sie ihnen nicht zu viel Ohrfeigen geben, ob sie ihnen nicht zu viel Maulschellen geben, ob sie ihnen nicht zu viel Backenstreiche geben, ob sie ihnen nicht zu viel Faustschläge geben, ob sie ihnen nicht zu viel Stockschläge geben, ob sie ihnen nicht zu viel Rutenstreiche geben, ob sie ihnen nicht zu viel Peitschenhiebe

Eine solche Verleihung ist durchaus zulässig. Würde die würtembergische Eisenbahn Eigenthum einer Privatgesellschaft sein und diese um Verleihung der Rechte eines Landboten nachsuchen, so stände weder der Postvertrag, noch ein gesetzliches Hinderniß dieser Verleihung entgegen, und es kann daher nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, daß der Staat, wie der Verwaltung einer Privat-Eisenbahn, eben so auch der Verwaltung der Staatsbahn diese Rechte zu geben befugt ist. Damit wäre aber dann wenigstens der volkswirthschaftliche Zweck erreicht, dem Gewerbestand mit dem Fortbestande der Landboten-Anstalt auch die Fortdauer billigerer Portotaxen, dem Staate aber den Frachtertrag dieser Sendungen gesichert zu sehen. Würde es jedoch nicht angemessen erscheinen, daß die Eisenbahnverwaltung selbst die Stelle der Landboten übernehme, so könnte der gleiche Zweck erreicht werden 2) durch eine übereinstimmende Organisation des Landbotenwesens von allen an der Eisenbahn liegenden größeren Gemeinden. Die Gemeinden längs der Bahn hätten Landboten aufzustellen, durch welche täglich, oder nach Bedarf des Verkehrs mehrmals am Tage, die ihnen zur Beförderung zu übergebenden Briefe, nicht postmäßige Packereien u. s. w. auf der Eisenbahn an ihre Bestimmungsorte gebracht würden. Sowol um Uebervortheilungen zu begegnen, wie sie bisher bei Landboten öfters vorkamen, als um strenge Ordnung in die Abgabe der Briefe und Packete zu bringen, dürfte jedoch nöthig sein, daß für diesen Zweck ein vollständiger Plan von hoher Staatsregierung ausgearbeitet würde, der namentlich über Portotaxen, die Weise und Zeit der Abgabe am Bestimmungsorte feste Bestimmungen zu enthalten hätte, durch welche dem ganzen Institute Uebereinstimmung und Einheit gesichert würden. Würde sodann dieser Plan von der hohen Regierung den Gemeinden und Amtscorporationen mitgetheilt mit der Aufforderung zu Aufstellung eines Landboten für ihren Bezirk auf die Grundlage der im Plane ausgeführten Bestimmungen, so ist nicht zu zweifeln, daß sämmtliche aufgeforderte Gemeinden im Interesse ihrer Gemeinde-Angehörigen zur Ausführung sehr gerne die Hand reichen würden. Wir wagen daher, falls unserer obigen unterthänigen Bitte nicht statt gegeben werden könnte, in zweiter Linie zu bitten: „zu Erhaltung und Consolidirung des Landbotenwesens längs der Eisenbahn entweder der königl. Eisenbahnverwaltung die Rechte eines Landboten zu verleihen, oder die Gemeinden längs der Bahn zu einer übereinstimmenden Organisation des Landbotenwesens nach einem von hoher Staatsregierung auszuarbeitenden Plane gnädigst auffordern zu lassen.“ Endlich wagen wir noch, unsere Ansicht dahin auszusprechen, daß, wenn je eine Uebereinkunft wegen Beförderung der Postgegenstände durch die Staats-Eisenbahnverwaltung abgeschlossen wer-

den wollte, gewiß höchst wichtig ist, daß selbige auf sehr kurze Zeit abgeschlossen werde und auf einem sehr niedern Tarif, wie er den geringen Auslagen der Postverwaltung bei der Eisenbahnbeförderung und den bedeutenden Ersparnissen durch das Aufhören der mehrmaligen täglichen Eilwagen auf den betreffenden Routen entspricht, nicht allein hinsichtlich der für die Eisenbahn bestimmten Postgegenstände, sondern auch auf bedeutendere Herabsetzung der Taxen für Passagiere, Briefe und Packete auf allen andern Routen des Landes als conditio sine qua non fest beharrt werden möge. Noch vermag Niemand die ganze große Zukunft des Eisenbahnverkehrs zu übersehen. Durch jede Verpflichtung, auch nur für etliche Jahre, könnten daher der Postverwaltung Concessionen gemacht werden, deren Folgen später eben so bereut werden müßten, wie jetzt die Folgen des Postvertrags vom 9. Septbr. 1819. Ueberdieß ist auch nach unserer Ansicht keineswegs zu befürchten, daß bei einer etwaigen spätern Prolongation der Uebereinkunft, Würtemberg drückendere Bedingungen zu besorgen haben werde. Wir glauben vielmehr, daß, wie einerseits günstigere Bedingungen erreicht würden, je später eine solche Uebereinkunft abgeschlossen würde, so andererseits weitere Vortheile zu erreichen sein würden, so oft die taxis'sche Postverwaltung die Verlängerung einer solchen Uebereinkunft nachsuchte, die sie um so weniger wird entbehren können, je längere Strecken die Locomotiven der Staatsbahn durcheilen werden. Schließlich fühlen wir uns noch zu der wahrheitsgemäßen Versicherung gedrungen, daß, wenn wir auch in dieser gesammten unterthänigsten Eingabe gegen die fürstlich taxis'sche Postverwaltung uns aussprechen mußten, wir uns von gehässigen Motiven vollkommen frei wissen. Es ist rein unsere Ueberzeugung, daß die würtembergischen Gewerbe, so lange sie durch das taxis'sche Postmonopol eingeengt sind, die Entwickelung, deren sie bei freierem Verkehr fähig wären, nicht hoffen dürfen, und der Wunsch, die naturwidrige Trennung der Postanstalt und der Eisenbahnen bald möglichst fallen und beide vereinigt zu sehen in der Hand einer weisen Regierung, welche die volkswirthschaftlichen Interessen höher stellt als die blos fiscalischen, was uns den Muth gegeben hat, einer hohen Staatsregierung unsere Ansichten und Bitten freimüthig und vertrauensvoll zu gnädigster Prüfung und Berücksichtigung vorzutragen.

Ehrerbietigst

2c. 2c.

Großbritannien.

Alle Drucksachen unter Kreuzband, namentlich Preis-Courante, Wechsel-Course, kaufmännische Circulare u. s. w., welche im Transit durch England nach und aus überseeischen Ländern

befördert werden, genießen, mit alleiniger Ausnahme der Zeitungen, auf den großbritannischen Posten keine Porto-Moderation.

Etwas über die Porto-Reform. — Rowland Hill, kein Postbeamter, trat mit seinem Postreformbuche im Jahre 1837 auf (Post-office reform, its importance and practicability. London 1837 — im Laufe eines halben Jahres viermal aufgelegt). Durch eine Reihe von Betrachtungen begründete er darin die Idee eines gleichförmigen, vorausbezahlten Porto's. Er stellte die Thatsache voran, daß seit 1816 die englische Posteinnahme stehen geblieben sei, während die Bevölkerung von Großbritannien sich um 31 pCt. vermehrt und das Reisen mit stage coaches (wie die Abgabe von demselben beweist) um 128 pCt. zugenommen, während auch in der französischen Posteinnahme ein Zuwachs von 45 pCt. sich ergeben habe. Dieses abnorme Verhältniß des engl. Postvertrags hatten schon M'Culloch und Parnell aus der Höhe des Briefporto's erklärt. Es ward nachgewiesen, daß die Poststeuer oder die Differenz zwischen dem Bruttoertrage und den Verwaltungskosten 200 pCt. auf die letzteren betrage, mit andern Worten, daß $\frac{1}{3}$ der Taxe hinreichen würde, um sämmtliche Kosten zu decken. Daß unter solchen Umständen eine sehr starke Correspondenz auf Schleichwegen beschafft werde, war offenkundige Thatsache. Mußte doch die Post selbst sich dazu hergeben, unbewußt und unentgeltlich, eine zwar unvollkommene, aber doch für gewisse Zwecke genügende und jedenfalls regelmäßige Correspondenz zu befördern. Man verabredete nämlich für die Zeitungscouverte höchst unverfängliche Zeichen, um mittelst dieser Adresse sich einfache Mittheilungen und Bestellungen zu machen. So z. B. bedeutete rothe Tinte den Empfang, grüne Tinte die Erwartung der Sendung eines Correspondenten; es hatte seinen Sinn, wenn der Vorname des Adressaten ganz ausgeschrieben, oder abgekürzt, oder weggelassen war, wenn die Hausnummer vor dem Namen der Straße oder nach demselben stand u. s. w. Dabei ward viel Porto gespart, und wie sollte die Post dahinter kommen, wie den Beweis der Uebertretung führen? Daß, bei herabgesetztem Porto, die Zahl der Postbriefe sich bedeutend vermehren würde, durfte man zuversichtlich erwarten. Aber, wie weit sollte man es herabsetzen? Es lag sehr nahe, nach den wirklichen Kosten der Briefbeförderung zu fragen, und Rowland Hill bewies, daß sie von einem Endpunkte des Landes nach dem andern nur den dreißigsten Theil eines Penny betrügen!

Dies war eine Entdeckung, die Niemand geahnt hatte. Es war der Beweis geführt, daß die Progression des Porto's nach den Entfernungen keineswegs in einem entsprechenden Mehraufwande begründet sei. Erst von selbst

mußte man nun auf das Prinzip eines gleichförmigen Satzes für alle Briefe innerhalb des Vereinigten Königreiches, ohne Rücksicht auf die Entfernung, fallen. Verwerflich zugleich erschien, von diesem Gesichtspunkte aus, die bis dahin in England üblich gewesene Anordnung, daß jedes, auch das kleinste Blättchen, das dem einfachen Briefe eingelegt war, doppeltes Porto unerbittlich nach sich zog. Eine allmählich fortschreitende Progression nach dem Gewichte war Alles, was sich billiger Weise verlangen ließ, nachdem ermittelt war, daß es eines neunfach größern Gewichtes bedürfe, um die Transportkosten auch nur um die kleinste Münze zu vermehren.

Mit diesen beiden Vereinfachungen war die Aussicht geöffnet, daß, selbst bei einer sehr bedeutenden Vermehrung der Briefe, die Verwaltungskosten, welche, außer den Transportkosten, auf der Post haften, sich nicht in gleichem Maaße vermehren würden. Und konnte man nicht am besten gleich das Publikum selbst in den Stand setzen, seine Briefe zu taxiren? Dann war eine nicht minder augenscheinliche Vereinfachung gewonnen. Die Erfahrung hatte gezeigt, daß ein Briefträger in einer halben Stunde 570 Briefe ablieferte, für welche, einem Uebereinkommen zufolge, das Porto den betreffenden Häusern notirt wurde, während er 1½ Stunde brauchte, um 67 Briefe zu bestellen, für welche er das Porto gleichzeitig einziehen, also dem Aufenthalte des Geldwechselns u. s. w. sich unterwerfen mußte. Es kam nur darauf an, gestempelte Couverte, je nach dem Gewichte der Briefe, dem Publikum zum Behufe seiner Correspondenz zu verkaufen, dann war das ganze Porto mit einem Male vorausbezahlt und aller Zeitverlust abgeschnitten.

Das war im Wesentlichen der Plan, den Rowland Hill entwarf. Die öffentliche Meinung unterstützte ihn mit einer Macht, welche, wie in jüngster Zeit die der Anticornlawleague, keinen Widerstand duldete. Eine Parlamentsacte vom 17. August 1839 entschied für die Einführung des Pennyporto's und ermächtigte die Schatzkammer, die vorbereitenden Anordnungen zu treffen. Um den Uebergang vom alten Systeme zum neuen zu bewerkstelligen, ward im December desselben Jahres das Porto für alle inländische Briefe, die vorher mehr entrichtet hatten, gleichförmig auf 4 Pence gesetzt, sofern sie nicht mehr als ein Loth wogen, und mit dem 10. Januar 1840 trat das neue System vollständig ins Leben. (B. N. d. O.)

Die Daily News über das englische Postwesen. — Es werden noch viele Klagen geführt über Unregelmäßigkeiten und unzulängliche Einrichtungen des Postwesens. Sicherlich ist dieser Zweig der öffentlichen Verwaltung noch ungemeiner Verbesserungen fähig; vergleichen wir aber das Postwesen von 1847 mit dem

von 1838, so ist seine vermehrte Dienstleistung wahrhaft erstaunlich. Das 4 Pennyporto trat am 5. Decbr. 1839, das Pennyporto am 10. Jan. 1840 und das gestempelte Couvert am 6. Mai 1840 in Wirksamkeit.

In der mit dem 24. Novbr. endigenden Woche 1839 betrug die Gesammtzahl der im Vereinigten Königreiche beförderten Briefe 1,585,973; — dies war unter der hohen Portotaxe. Unter der 4 Pennytaxe belief sich die Gesammtzahl in der mit dem 22. Dec. 1839 endigenden Woche 2,008,687 Briefe, unter der Pennytaxe in der mit dem 21. Novbr. endigenden Woche 1846 schon auf 5,890,404, und in der mit dem 21. April zu Ende gehenden Woche sogar auf 6,148,876 Briefe. Interessant ist es, von Jahr zu Jahr die Zunahme der wöchentlichen Gesammtsumme zu beobachten. Bei Erniedrigung des Portos auf 4 Pence stieg der wöchentliche Briefverkehr sogleich von 1½ auf 2 Mill.; bei Erniedrigung auf 1 Penny stieg er alsbald auf 3 Mill. und wuchs noch im Laufe des Jahres 1840 auf 3½ Mill.; seitdem hat er sich fortwährend vermehrt und war Ende 1846 nahe an 6 Mill. herangekommen.

Die Berichte des Londoner Postamtes geben uns nähere Details über Entwickelung und Fortschritte des neuen Systems. Im Jahr 1846 rechnete man für eine Zeit von 4 Wochen durchschnittlich 1,622,147 Porto entrichtende Briefe, von denen 1,358,651 unfrankirt und 263,496 frankirt waren. In den 4 Wochen, die mit dem 4. Jan. 1840 zu Ende gingen — nach Annahme des 4 Pennyportos — betrug die Briefzahl 2,102,281; das Verhältniß der unfrankirten zu den frankirten war ziemlich dasselbe geblieben. Jedoch schon in der mit dem 25. April 1840 endigenden 4wöchentlichen Periode — nach der Einführung des Pennyportos, doch vor dem Gebrauche der gestempelten Couverts — war die Briefzahl auf 3,404,900 gestiegen, wovon 2,980,970 frankirt und 423,930 unfrankirt. Somit war das Verhältniß gegen früher bereits umgekehrt. Das Publikum gewöhnte sich erst nach und nach an den Gebrauch der gestempelten (d. h. frankirten) Couverts.

In der 4wöchentlichen, mit dem 17. April 1847 endigenden Periode stellten sich für das Londoner Postamt folgende Verhältnisse heraus: 458,289 unfrankirte, 2,891,494 frankirte und 4,781,198 mit gestempelten Couverts versehene Briefe.

Die vermehrte Nützlichkeit der Post unter dem neuen System ist, wenn wir auch nur die Zahl der beförderten Briefe in Betracht ziehen, ungeheuer. Im J. 1839 wurden vom Londoner Postamte alle 4 Wochen durchschnittlich 2,643,533 und in der mit dem 17. April d. J. endigenden 4wöchentlichen Periode 10,808,001 Briefe befördert. Um aber die von der jetzigen Posteinrichtung gewährten Vortheile zu würdigen, müssen wir die von der Post seit 1839 übernommene Auszahlung von Geldern gegen Anwei-

sung in Rechnung bringen. In dem 1. Vierteljahr 1839 betrugen diese Anweisungen in ganz England die Zahl von 28,838, welche zusammen auf 49,496 Pfd. lauten, wovon die Post 43,237 Pfd. auszahlte. Während des ersten Vierteljahrs 1847 war die Zahl der Geld-Anweisungen auf 810,603 gestiegen; sie lauteten insgesammt auf 1,594,278 Pf., und die Post zahlte davon aus: 1,598,424 Pfd.

Dazu kommt die Vermehrung der Postdepeschen, die häufigere und schnellere Beförderung und Ablieferung der Briefe mittelst der Eisenbahnen ꝛc., Herstellung von oceanischen Postdampflinien, beschleunigte, vermehrte, regelmäßige Postverbindung mit Nord- und Süd-Amerika, Westindien, dem stillen Meer, Indien, China und dem mittelländischen Meer.

Die Netto-Einnahme der Post für das mit dem 5. Jan. zu Ende gehende Jahr 1839 belief sich auf 1,614,353 Pfd., am selben Datum 1842 betrug es 724,757 Pfd. Jedes folgende Jahr hat sich das Deficit vermindert; voriges Jahr betrug es wenig mehr als die Hälfte; in diesem Jahr wird es noch geringer sein. Das Deficit bestand übrigens mehr im Schein als in der Wirklichkeit, denn Niemand, der den Verkehr kennt, kann zweifeln, daß die augenfällige Vermehrung der Staatseinkünfte in andern Zweigen — namentlich der Douane und Accise — zum Theil wenigstens der durch die erleichterten Postverbindungen erhöhten Geschäftsthätigkeit beizumessen ist.

Es fällt demnach auch in die Augen, daß aus dem herabgesetzten Porto schließlich nicht der mindeste Verlust erwächst. Gäbe es aber sogar einen dauernden Ausfall in den Posteinnahmen und müßte irgend eine andere Einkommensquelle zur Deckung dienen, so wäre dieser Verlust doch gar nicht zu vergleichen mit dem, was wir jetzt sowol in ökonomischer als moralischer Beziehung gewinnen. Fragt nur unsere großen Handelshäuser, welche Vortheile sie bei ihren Geschäften aus der Veränderung gezogen haben! Wir selbst wissen aus persönlicher Beobachtung, wie Familienbande durch Abwesenheit, nun nicht mehr unterbrochen, wie Sparsamkeit und regelmäßige Unterstützung der Eltern und Kinder durch die entfernten Angehörigen befördert werden, während in früherer Zeit das hohe Porto dies Alles unendlich erschwerte oder unmöglich machte.

Schweden und Norwegen.

Erinnerungen aus einer Reise durch Norddeutschland und Scandinavien. — Wir fuhren, fünf Passagiere, je zwei und drei auf einem zweispännigen Wagen, nach Stockholm. Diese Wagen sind sehr klein, mit 4 niedrigen Rädern, nur von Latten und Brettern gebaut und die Sitze ohne Federn oder son-

stige elastische Vermittlung an dem niedrigen Rande befestigt. Die Pferde werden nicht mit Strängen angespannt, sondern es sind für die beiden Pferde vier Deichseln da, so daß jedes in einer besondern Gabel läuft und durch diese, die am Kummet befestigt sind, zieht; oder es finden sich doch wenigstens 3 Deichseln, von denen die mittlere gemeinschaftliche auch wol vorne gespalten ist. Wenn man allein reist, so pflegt man einen einspännigen zweirädrigen Karren von ähnlicher Bauart zu benutzen, welche häufiger sind, als die vierrädrigen Wagen. Uebrigens werden diese Fuhrwerke von den Reisenden der höhern Stände im Lande selbst wenig benutzt, indem diese in der Regel einen eigenen Wagen oder ein Kabriolet nebst Pferdegeschirr mitnehmen, und auf den Stationen nur das Gespann wechseln. Es giebt nämlich hier zu Lande keine Kutscher, mit denen man, wie anderswo, für eine größere Strecke accordiren könnte; Alles reist auf die angegebene Weise mit Extrapost, und die Vorliebe hiefür geht so weit, daß der einzige Postwagencours für Reisende, der im J. 1835 zwischen Gothenburg und Stockholm ging, wie ich hörte, wieder eingestellt werden sollte, weil er nicht rentirte, obgleich diese beiden Städte die bedeutendsten des Reiches sind.

Auf den Stationen findet man, wenn sie an Hauptstraßen gelegen sind, eine gewisse Anzahl von Pferden, die nach der Frequenz des Weges größer oder geringer ist, für den Dienst der Reisenden bereit. Diese Pferde werden von den Besitzern der umliegenden Bauerhöfe, welche der Reihe nach postpflichtig sind, auf die Stationen geliefert, und heißen Hallpferde. Sind sie schon in Beschlag genommen, so macht sich der mit Besorgung des Gespanns für die Reisenden beauftragte sogenannte Hallmann zu Fuß auf den Weg, um Reservepferde von demjenigen Bauerhofe zu holen, der, nach Verbrauch der Hallpferde, so zu sagen im zweiten Aufgebote, an der Reihe ist. Da diese Höfe oft mehrere Stunden weit entfernt sind, so kann man in den Fall kommen, auf die Ankunft der Pferde sehr lange warten zu müssen. Um dieses zu vermeiden, schickt man in der Regel einen sogenannten Vorboten voraus, welcher fährt oder reitet, und für den man die Taxe eines Pferdes bezahlt. Dieser bestellt die nöthige Anzahl von Pferden auf der nächsten Station und schickt sogleich einen weiteren Vorboten ab, damit der Hallmann für den Fall des Mangels in der Zwischenzeit Reservepferde herbeischaffen könne.

Diese Einrichtung ist in Schweden und Norwegen mit geringen Abweichungen die nämliche; in beiden Ländern gewährt sie in der That eine größere Sicherheit und Bequemlichkeit, als man von ihrer Einfachheit erwarten mag, wenn man an das complicirte Postwesen anderer Staaten gewöhnt ist. Hiezu tragen wesentlich die in Tabellenform nach der Verschiedenheit der zu be-

stellenden Pferde eingerichteten Bücher bei, in welche der Reisende selbst seinen Namen, seine Route, die Zahl des in Anspruch genommenen Gespanns und Art des Fuhrwerks einzutragen hat und auch Bemerkungen anderer Art beifügen kann. Mehr noch ist aber der Persönlichkeit des schwedischen Landvolks zuzuschreiben, das im innern Lande äußerst einfach, redlich und gefällig ist, und diese Verpflichtung, die es als etwas von den Voreltern Ererbtes für natürlich halten muß, auch nicht mit beträchtlichem Schaden auszuüben hat, da das Postgeld, welches dem Besitzer der Pferde zukommt, so gering es ist, doch bei der Wohlfeilheit der Bedürfnisse in Schweden diese Dienstleistung nach einem richtigen Mittelpreise zu bezahlen scheint. Die Taxe für das Pferd ist auf die Meile, welche in Schweden nicht ganz, in Norwegen aber volle anderthalb deutsche Meilen beträgt, im erstern Lande ungefähr 24 Kr. rheinisch; in letzterem, wo alles theurer ist, beträgt sie mehr. Für das Fuhrwerk, wie es oben beschrieben worden, zahlt man die lächerliche Kleinigkeit von einem halben Kreuzer auf die Meile; der Hallmann bekommt für seine Mühe auch nicht viel mehr, nämlich 2 Schilling Reichsgeld für das Pferd. Trinkgelder zu fordern, ist der Bursche, welcher sein Pferd auf die nächste Station begleitet, nicht berechtigt; auch geben die Schweden in der Regel keines und sind nicht wenig ungehalten darüber, daß die fremden Reisenden die dienstwilligen und freundlichen Bauern gerne mit einigen Schillingen erfreuen, die oft mit einer rührenden Genügsamkeit und lauten Aeußerungen des Dankes angenommen werden. Uebrigens geht der Begleiter des Reisenden, der Landessitte gemäß, nicht sowol deswegen mit, um den Wagen zu lenken, da Jedermann selbst fährt, als um nach Vollendung der Reise sein Pferd von der nächsten Station wieder mit nach Hause zu nehmen. Es kommt daher zuweilen vor, wenn der Eigenthümer das Pferd auf andere Art wieder erhalten kann, daß man den Reisenden gar Niemanden mitgiebt, oder es ist ein Mädchen, das die Rolle übernimmt; gewöhnlich sind es Knaben, oft ganz kleine Kinder, obgleich dies Alles, streng genommen, den bestehenden Verordnungen zuwider ist.

Rußland.

Die Don'schen Kosaken, deren Gebiet sich längs des Dons auf der einen Seite bis nach dem Asowschen Meere, beschränkt von Saratow und dem Kaukasus, erstreckt, werden, wenn es keinen Krieg giebt, von der Krone nach der Linie des Kaukasus oder andern eroberten asiatischen Ländern geschickt, wo sie den Dienst der Post und Polizei zugleich versehen.

Generalstaaten erklärt hatten, daß sie Frankreich den Krieg erklären würden, wenn es Belgien angriffe, so hatte Napoleon I. 1813 die Neutralität Belgiens verletzt, ohne daß England den Krieg mit ihm begann. Belgiens Neutralität existirte nur so lange, als es Niemand Interesse hatte, sie zu verletzen. Jetzt aber, wo Belgien durch seine Lage, durch seine Verbindungen mit Deutschland, durch seine Eisenbahnen, durch seine Kohlen- und Eisenlager, durch seine Waffenfabriken, durch seine Flüsse, Kanäle und Häfen, durch seine Küsten, durch seine Bevölkerung, durch seine Sprache, durch seine Sitten, durch seine Gesetze, durch seine Verfassung, durch seine Regierung, durch seine Geschichte, durch seine Literatur, durch seine Presse, durch seine Religion, durch seine Kunst, durch seine Wissenschaft, durch seine Industrie, durch seine Gewerbe, durch seine Landwirthschaft, durch seine Handelsverhältnisse, durch seine Colonien, durch seine Flotte, durch seine Armee, durch seine Festungen, durch seine Geographie, durch seine Statistik, durch seine Politik, durch seine Diplomatie, durch seine Finanzen, durch seine Verwaltung, durch seine Justiz, durch seine Polizei, durch seine Gefängnisse, durch seine Hospitäler, durch seine Armenpflege, durch seine Wohlthätigkeitsanstalten, durch seine Bibliotheken, durch seine Museen, durch seine Theater, durch seine Concerte, durch seine Vergnügungen, durch seine Gastfreundschaft, durch seine Gastwirthe, durch seine Bäder, durch seine Badeorte, durch seine Spielhöllen, durch seine Bordelle, durch seine Prostituirten, durch seine Kirchen, durch seine Klöster, durch seine Geistlichkeit, durch seine Pfaffen, durch seine Nonnen, durch seine Mönche, durch seine Bettler, durch seine Vagabunden, durch seine Diebe, durch seine Mörder, durch seine Henker, durch seine Galgen, durch seine Leichenbestatter, durch seine Todtengräber, durch seine Todten, durch seine Gräber, durch seine Friedhöfe, durch seine Verwesung, durch seine Auferstehung, durch seine Unsterblichkeit, durch seine Ewigkeit, durch seine Hölle, durch seine Verdammniß, durch seine Teufel, durch seine Hölle, durch seine Verdammniß, durch seine Teufel, durch seine Hölle, durch seine Verdammniß, durch seine Teufel

I. Abhandlungen.

Die Centralisation der deutschen Posten.

(Als Denkschrift an die deutsche National-Versammlung mit dem nachfolgenden Antrage auch in einer besondern Brochüre erschienen).

Hohe deutsche National-Versammlung!

Die Post, eines der großen Culturmittel, die sich verhalten zu dem geselligen Leben der Menschen, in dem Stande der Cultur, wie Licht und Wärme zu dem thierischen Leben, vermag in Deutschland wegen ihrer jetzigen vielgliederigen Gestalt nur unvollkommen ihre hohe Bestimmung zu erfüllen; denn nur durch Einheit auf einer großen Ausdehnung kann ein gutes Postwesen bestehen.

Das Postwesen, wie es gegenwärtig in Deutschland besteht, seine Entwickelung, seine Zerrissenheit und Ungleichförmigkeit und die daraus hervorgehenden Nachtheile, sowie, daß die vorliegenden Beschlüsse der unlängst in Dresden versammelt gewesenen Postconferenz für nicht geeignet gehalten werden können, den fühlbaren Mängeln Abhülfe und den jetzigen Anforderungen an das Postwesen Genüge gewähren zu können: dies habe ich mich bemüht in der angefügten Denkschrift darzustellen. Es ist darin hingewiesen worden, daß nur durch die Centralisation der deutschen Posten, durch die Herstellung eines deutschen Reichs-Postwesens mit einer obersten Postbehörde, die Post in Deutschland auf den Standpunkt gebracht werden könne, wo deren vervollkommnetere Ausbildung möglich sei.

Sehr erfreulich muß es deshalb sein, bereits in dem, von den XVII Männern des öffentlichen Vertrauens bearbeiteten und am 26. April der Bundesversammlung übergebenen Entwurfe des deutschen Reichsgrundgesetzes, welcher wol als die künftige Grundlage der Verhandlungen der Hohen Nationalversammlung über die deutsche Reichsverfassung anzusehen sein dürfte, ausgesprochen zu finden, daß das Postwesen künftig ausschließlich der Reichsgewalt zustehen soll. Wenn jedoch derselben gleichzeitig auch die Verfügung über die sämmtlichen Posteinkünfte zugewiesen wird,

so glaubte der ehrerbietigst Unterzeichnete, der seit Jahren das Postwesen vorzugsweise zum Gegenstande seines Nachdenkens gemacht hat und dies durch die Herausgabe einer Monatsschrift über das Postwesen bethätigt, Veranlassung nehmen zu müssen, auf die Bedenklichkeiten, die sich aus diesem Vorschlage ergeben, aufmerksam zu machen, und dessen Unzweckmäßigkeit, Unbilligkeit und wegen Berührung staatsrechtlicher Verhältnisse schwierige Ausführung zu zeigen, was ausführlich und mit statistischen Zahlen belegt in der angefügten Denkschrift versucht worden ist.

Indem ich mich allenthalben auf diese beziehe, gestatte ich mir, die Hohe deutsche Nationalversammlung ehrerbietigst zu ersuchen:

Die Hohe deutsche Nationalversammlung wolle

in Betracht, daß das Postwesen in Deutschland in seiner jetzigen vielgegliederten Gestalt verschiedene Mangelhaftigkeiten hat und haben muß und deshalb seine wichtige Bestimmung als eines der großen Culturmittel nicht vollständig erfüllen kann;

in Betracht, daß die vorliegenden Beschlüsse der Dresdener Postconferenz für nicht geeignet gehalten werden können, den gegenwärtigen Zeit-Anforderungen an das Postwesen in einer befriedigenden Weise zu genügen,

beschließen:

die verschiedenen deutschen Posten zu centralisiren (das Postwesen ausschließlich an die Reichsgewalt zu überweisen),

in der Weise,

daß in Deutschland fortan nur ein Postgebiet besteht mit einer obersten Postbehörde, einem Reichs-General-Postamte;

daß jedoch von der, in dem von den XVII Männern des öffentlichen Vertrauens bearbeiteten Entwurfe des deutschen Reichsgrundgesetzes niedergelegten Idee, wornach der Reichsgewalt die Verfügung über sämmtliche Posteinkünfte zustehen soll, wegen der vielen gegen sie sprechenden Bedenklichkeiten Umgang genommen wird;

daß dahingegen der in der Denkschrift näher begründete, die Zweckmäßigkeit, Billigkeit und practische Ausführbarkeit für sich habende, dabei aber mit der Centralisation nicht im Widerspruche stehende Vorschlag:

die reinen Posteinkünfte nach dem Verhältnisse des seither von den deutschen Postverwaltungen aus dem Postregale erweislich gezogenen Erträgnisses

unter die jetzt bestehenden Postverwaltungen zur Vertheilung zu bringen,

Annahme findet.

Leipzig, den 31. Mai 1848.

G. F. Hüttner,
Ober-Postamts-Secretair.

Wie unendlich heilbringend wäre die Post, würde sie allgemein als eine Weltanstalt behandelt.

Klüber.

Obwol im Jahre 1597 Leonhard von Taxis vom Kaiser Rudolph II. als kaiserlicher General-Postmeister in dem Reich (in Deutsch- und Welschland) bestätigt und 1615 der freiherrlichen, dann gräflichen, seit 1686 fürstlichen Familie von Thurn und Taxis das „General-Postmeister-Amt über die Posten in dem Reich" als Reichslehn erblich verliehen ward: so hat doch zu keiner Zeit ein deutsches Postwesen, ein einziges deutsches General-Postamt wirklich bestanden. Die kaiserlichen Reichsposten dehnten sich nur über einen Theil der deutschen Länder aus und konnten, ungeachtet der guten und bösen Worte des Kaisers, nicht überall im deutschen Reiche Eingang finden. Churbrandenburg und Churſachsen, sowie Mecklenburg, hatten stets ihre eigenen Landes-Posten und verweigerten dem auf directem und indirectem Wege an sie gestellten Anſinnen zur Einführung der Reichs-Posten das Gehör; selbst Oesterreich sogar behielt sich seine Territorialposten vor[1]).

---

1) Das Oberſthofpostmeisteramt für Ungarn und Böhmen wurde von Kaiser Matthias dem Hause Taxis verliehen, im Jahre 1512 aber an einen gewissen Karl Magni übertragen, dessen Sohn Hanns Jacob Magni von Kaiser Ferdinand II. in dieser Eigenschaft bestätigt, und demselben zugleich die Postanstalt von Oesterreich ob und unter der Enns zugetheilt worden ist.

In Tirol standen die Briefposten unter einem Landpostmeister Namens Paul von Taxis, in Inneröſterreich unter dem Erbland-Postmeister Hanns Christoph Freiherrn von Paar. Dieser Freiherr von Paar traf mit besagtem Magni gegen eine Summe von 15,000 Gulden ein Uebereinkommen, und erlangte dadurch am 24. October 1622 das Oberſthof- und General-Erblanden-Postmeisteramt über alle Posten in Ungarn, Böhmen, Oesterreich und allen übrigen Provinzen, mit Ausnahme der Niederlande. Dieses Oberſthof- und General-Erblanden-Postmeisteramt wurde von Kaiser Ferdinand II. mittelst Gabbriefes vom 4. September 1624 zum Mannslehen der Paar'schen Familie erhoben.

Die Freiherren, dann Grafen und später Fürsten von Paar genossen den Gewinn von allen erbländischen Posten bis auf die Zeiten Kaiser Karls VI., der im Jahre 1722 das Postregale als ein ausschließliches Reservatrecht an sich zog, und den zeitlichen Oberſthof-Postmeister aus der Familie Paar mit einem jährlichen Aequivalente von 66,000 Gulden, d. i. den 5procentigen Interessen eines

Wenn nun auch schon damals die Centralisation der Posten im deutschen Reiche für das Publikum sehr ersprießlich gewesen wäre: so traten doch der Einheit namentlich zwei Gründe, ein finanzieller und ein staatsrechtlicher, hindernd entgegen. Der finanzielle Grund gab dem staatsrechtlichen einen wirksamen Nachdruck; denn da das Postwesen bald nach seiner Einführung lucrativ zu werden anfing und die Einträglichkeit desselben mit seiner Verbesserung und Vervollkommnung zusehendst wuchs: so ist leicht einzusehen, daß jedem Landesherrn an der Erhaltung dieser nicht unergiebigen Einnahmequelle für sich viel gelegen sein mußte. Wäre nun auch von einigen Churfürsten nicht jene Politik befolgt worden, welche die Macht des Kaisers zu schwächen, sich selbst aber mehr und mehr zu stärken suchte: so war doch schon dieser finanzielle Gesichtspunkt ausreichend, um die Frage: Ob das Postwesen zu den kaiserlichen Reservatrechten gehöre? zu einer bestrittenen zu machen und hierüber einen Streit anzufachen, der fast zwei Jahrhunderte hindurch und bitter fortgeführt wurde.

Die nachgiebigen geistlichen Reichsfürsten boten zur Einführung der Reichsposten willig die Hand und die ohnmächtigen freien Reichsstädte mußten sich fügen; nicht so aber die bereits mächtigen Churfürsten. Hatten sich schon vor Rudolph II. die staatsrechtlichen Verhältnisse im deutschen Reiche in der Art gestaltet, daß bestimmt war, welche Regierungsrechte in Deutschland von dem Kaiser allein, von dem Kaiser und den Ständen des Reichs, und sodann von jedem einzelnen Landesherrn in seinem Staatsgebiete ausgeübt werden durften: so konnte das Postrecht, welches erst zum Vorscheine kam, als die Landeshoheit bereits zur Vollkommenheit gediehen und die kaiserlichen Reservatrechte von derselben bereits ausgeschieden waren, sich deshalb nicht unter denjenigen Rechten finden, welche der kaiserlichen Gewalt bei Feststellung der Landeshoheit vorbehalten worden waren. Es hätte also die kaiserliche Gewalt mit diesem neueren Rechte besonders ausgestattet werden müssen. Allein als eine kaiserliche Post im heiligen Reiche errichtet wurde, ward hierüber nichts an die Reichsversammlung gebracht. Der Kaiser eignete sich das Postrecht selbst an[2]).

Indeß die angestrebte Ausdehnung der kaiserlichen Reservatrechte scheiterte stets an dem festen Willen der Churfürsten. In einem am 12. Januar 1637 an Kaiser Ferdinand II. erstatteten Gutachten spricht sich das churfürstliche Collegium dahin aus, daß den Ständen (Landesherren) heimzustellen sei, kraft ihrer

---

Kapitals von 1,320,000 Gulden entschädigte. (A. Dessáry, die österreich. Post-Verfassung S. 6. Wien, 1848.)

2) K. Stängel, das deutsche Postwesen ꝛc. S. 31 (Stuttgart, 1844).

Regalien, womit sie von dem Reiche belehnt seien, Post-Anordnungen durch ihre Territorien selbst zu machen. Und der Churfürst von Brandenburg widersetzte sich dem Ansinnen des Kaisers, die Reichsposten zuzulassen, in energischer Sprache[3]). — In

3) Dieser Fürst erklärte sich unter dem 26. April 1660 gegen den Kaiser dahin: Er habe aus dem Schreiben des Kaisers vom 20. Decbr. des verflossenen Jahres ersehen, was der Kaiser auf das unbefugte Anhalten und Vorgeben des Grafen v. Taxis wegen der Posten an ihn habe gelangen lassen. Er, der Churfürst habe aber keine Ursache, und sey auch ganz und gar nicht gemeint, sich mit dem Grafen v. Taxis über seine landesherrliche Hoheit und die ihm zustehenden vom h. römischen Reich zu Lehen tragenden Regalien in einige Weise und Wege einzulassen; er wolle sich auch zu dem Grafen Taxis nicht versehen, daß dieser sich unternehme, die unbeschränkte Uebung seiner vorgedachten Hoheit und Gerechtigkeiten einen Eingriff und Unordnung zu nennen, sondern daß sich der Graf Taxis in seinen gebührenden Gränzen halten und daher weder ihm noch auch anderen Ständen die Hoheit, die vor vielen hundert Jahren erlangte Reichsbelehnung und deren ruhige und ungekränkte Ausübung in Zweifel ziehen und sich eine schwere Verantwortung aufladen werde. Damit aber der Kaiser die wahre Bewandtniß in diesen Postsachen habe, so wolle er demselben blos zu diesem Ende und in keiner andern Intention Nachfolgendes vorstellen. Es haben, nachdem 1615 Lamoral v. Taxis von dem Kaiser Matthias die Belehnung über die Posten erlangt, zwar auf die am 26. Juni 1615 von dem Kaiser geschehene Ersuchung wegen Anrichtung verschiedener neuen Posten im Reich einige Churfürsten und Stände sich solches gefallen lassen, die übrigen aber die Posten und deren unbeschränkte Bestellung in ihren Landen wie vorhin also auch nachmals behalten, und darin keine Aenderung zulassen wollen; wie denn auch die Churfürsten von Brandenburg nie andere Posten als die ihrigen gehalten, Postmeister und das weitere Erforderliche geordnet und bis zur Stunde in ruhiger Ausübung des Postrechts gewesen und geblieben seyen. Daß sich nur etliche Churfürsten, Fürsten und Stände zu der Taxis'schen Belehnung verstanden, daß sogar etliche vornehme Reichsstädte dawider ihr Recht und Besitz angeführt, bezeuge neben den Reichsacten Kaiser Ferdinand II. in seinen an die Städte Cöln, Nürnberg und Frankfurt am 5. Juli 1624 erlassenen Schreiben selbst. Es sey ferner die Belehnung des Grafen Taxis nur auf die damals neu angeordnete und von Alters gebräuchliche Ordinaripost eingerichtet, wie der von ꝛc. Taxis ausgestellte Revers und dieß beweise, daß ausdrücklich die österreichischen als Reichslande ausgezogen seyen, und daß das erzherzogliche Haus Oesterreich durch die von den römischen Kaisern dem Grafen Taxis ertheilte Belehnung seinen österreichischen Posten auf keinerlei Weise habe Eintrag thun lassen. Endlich habe Ferdinand II., als er 1636 von dem churfürstlichen Collegium in Postsachen ein Bedenken begehrt, bloß die Metzgerposten und das Botenwerk zum Gegenstand desselben gemacht, und das churfürstliche Collegium habe sofort am 27. Januar 1637 sich dahin erklärt, daß den Ständen heimzustellen sey, solche Anordnung kraft der Regalien, womit sie vom Reiche belehnt, in ihren Territorien selbst zu machen; daß es (das churfürstliche Collegium) anstehen müsse, das Botenwerk durchgehends zu verbieten, da einige Reichsstände und Städte sich auf das alte Herkommen bezogen; wie sodann auch Ferdinand III. einzig und allein von den Metzgerposten und dem Botenwerk, so weit dasselbe von den Kauf- und Handelsleuten und Städten dem kaiserlichen Postwesen zum Nachtheil über Fug und Gebühr ausgedehnt werde, in dem am 12. August 1637 publicirten Postpatente gesprochen, aber nicht begehrt habe, einem Churfürsten oder Reichsstande in seinem wohlhergebrachten Postrechte Eintrag zu thun. Ueberdieß weisen die Protokolle bei der letzt vorgekommenen Kaiserwahl nach, daß bei dem Artikel 35

allen kaiserlichen Wahlcapitulationen wurde ein Artikel aufgenommen, durch welchen die Regelung des rechtlichen Zustandes des Reichs-Postwesens in nahe Aussicht gestellt wurde; die Streitigkeiten dauerten jedoch währenddem ununterbrochen fort, bis endlich in dem Reichsdeputationshauptschlusse vom 25. Februar 1803 eine festere Basis gegeben wurde. Dessen 13. Paragraph setzte nämlich fest:

„Dem Fürsten von Thurn und Taxis zur Schadloshaltung für die Einkünfte der Reichsposten in den an Frankreich abgetretenen Provinzen: das gefürstete Damenstift Buchau, nebst der Stadt; die Abteien Marchthal und Neresheim; das zu Salmannsweiler gehörige Amt Ostrach im ganzen Umfange seiner gegenwärtigen Verwaltung mit der Herrschaft Schemmelberg und den Weilern Tiefenthal, Frankenhofen und Stetten.

Uebrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten von Thurn und Taxis, so wie sie constituirt sind, garantirt. Demzufolge sollen die gedachten Posten in dem Zustande erhalten werden, in welchem sie sich ihrer Ausdehnung und Ausübung nach zur Zeit des Lüneviller Friedens

---

der Capitulation ausdrücklich festgesetzt worden sey, es sey dieser Artikel nicht anders zu verstehen, als daß alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Postregal und dessen Ausübung, so wie auch denjenigen Ständen, welche gewisse Verträge hätten, unnachtheilig sey; daß ferner, wenn ein oder der andere Churfürst, Fürst oder Stand aus gutem freiem Willen sich mit dem Grafen von Taxis der Posten halber verglichen, dieß den anderen, welche sich wie zuvor, also auch ins künftige, des Postregals in ihren Ländern bedienen wollen, keineswegs zum Nachtheil gereichen solle. Uebrigens versichere er (der Churfürst) den Kaiser, daß in seinen Landen die Posten so gut, als immer möglich, eingerichtet seyen, so daß die gräflich Taxis'schen Postbedienten dadurch nicht wenig aufgemuntert und zu gleichmäßig schleuniger Beförderung und besserer Bestellung der Post angetrieben worden seyen. Der Kaiser werde aus diesem kurzen Bericht seine (des Churfürsten) Rechte abnehmen und dagegen des Grafen v. Taxis Unfug, worüber sich neben anderen auch die fürstlichen Häuser Braunschweig und Hessen auf das Höchste beschweren, leicht erkennen. Er ersuche daher den Kaiser, daß er dergleichen unziemliches Beginnen, welches seiner und anderer Churfürsten und Fürsten vom heil. römischen Reich zu Lehen tragender Hoheit, ja dem Kaiser selbst, als Erzherzog von Oesterreich, zur höchsten Beschwerde gereiche, dem Grafen Taxis ernstlich verweise und diesen dahin anhalte, daß er künftig gegen die höheren Stände sich anders betrage, mit dem aus dem heil. römischen Reich ziehenden Vortheil sich vergnügen lasse und zu keinem anderen Nachdenken Ursache oder Anlaß gebe. Der Kaiser werde noch das, was er in diesem Stücke in seinen Reichslanden für gerecht und billig halte, andern Ständen, also auch ihm, dem Churfürsten, gerne gönnen, auch vermöge seines kaiserlichen Amts und Capitulation Churfürsten, Fürsten und Stände, also auch ihn, den Churfürsten, in seiner vom Reich zu Lehen tragenden Hoheit, Gerechtigkeit, Privilegien und ruhig gehabten Besitz kaiserlich schützen, um was er denn hiermit bitte. (Moser, deutsches Staatsrecht. Th. V. S. 101—106.)

befanden. Um diese Anstalt in ihrer ganzen Vollständigkeit, so wie sie sich in besagtem Zeitpunkte befand, desto mehr zu sichern, wird sie dem besondern Schutze des Kaisers und des churfürstlichen Collegiums übergeben."

Sonach ward der vielseitige practisch wichtige Streit über Eigenschaft und Umfang des Reichspostwesens gesetzlich beseitigt; die Grenzen desselben waren bezeichnet und der seitherige Bestand der Territorialposten unbestreitbar festgestellt. Wenn nun aber mit der im Jahre 1806 erfolgten Auflösung des deutschen Reichs auch die Auflösung der Reichs-Postverfassung verbunden war, und die rheinischen Bundesfürsten mit der hierdurch erlangten vollen Souverainetät auch das Postregale nach seinem vollen Umfange erworben hatten[4]): so errichteten nun auch solche Staaten, welche bisher eigene Landesposten nicht gehabt hatten, unter Aufhebung der fürstlich thurn- und taxischen Posten, Landesposten, und nahmen sie entweder in Selbstverwaltung auf eigene Rechnung, oder gaben sie dem fürstlichen Hause Thurn und Taxis zu Lehn, gewöhnlich unter der Bedingung, einen jährlichen Canon zu entrichten[5]). Einige, besonders kleinere Staaten blieben, wie vorher, ohne Posten[6]), oder übergaben die Ausübung des Postregals größeren Nachbar-Regierungen, in Form einer Staatsdienstbarkeit[7]).

---

4) Klüber, Oeffentliches Recht des deutschen Bundes und der Bundesstaaten. §. 352. (2. Aufl. Frankfurt a. M., 1822.)

5) Z. B.: Bayern übergab zwar durch das Patent vom 14. Febr. 1806 (Reg.-Bl. Nr. 9.) dem Fürsten von Thurn und Taxis einstweilen auf zehn Jahre die sämmtlichen Landesposten als ein Erb-Thronlehn mit der Würde eines Erb-Landpostmeisters. Allein durch ein Patent vom 1. März 1808 (Reg.-Bl. Nr. 27.) hob Bayern die taxische Postverwaltung schon wieder auf und führte eigene ein.

Würtemberg setzte, noch vor der Errichtung des rheinischen Bundes, unterm 27. Nov. 1805 eine churfürstliche Postcommission „als durch die Zeitumstände geboten" ein, welche im December 1805 von den Posten Besitz nahm. Der kaiserliche Reichsadler an den Posthäusern mußte nach beinahe drei Jahrhunderten dem churfürstlichen, dann königlichen Wappen weichen.

Von Baden erhielt der Fürst von Thurn und Taxis die Postverwaltung als Erbland-Postmeister zu Lehn. Allein am 1. Aug. 1811 (Reg.-Bl. St. 21.) nahm Baden die Post in eigene Verwaltung.

Der Großherzog von Cleve und Berg hob die taxischen Posten schon vor Errichtung des rheinischen Bundes auf. Er errichtete auch außerhalb Landes eigene Postbureaux, z. B. in Hamburg (Post-Convention v. 8. Dec. 1807) und in Bremen (v. 4. Juni 1808).

6) Die Fürstenthümer Hohenzollern-Sigmaringen und Liechtenstein, ebenso die seit 1815 nicht mehr souverainen Fürsten von Isenburg und von der Leyen.

7) Die drei anhaltischen Regenten verstanden sich zur Aufnahme westphälischer Posten; Dessau durch Vertrag vom 3. Juni 1808, Cöthen durch Vertrag vom 5. Juni 1808 und Bernburg durch Vertrag vom 16. Juni 1808. Ebenso Lippe und Schaumburg-Lippe. Hechingen schloß unterm 6. April 1807 mit Würtemberg einen Postvertrag auf die Dauer von 10 Jahren, vermöge dessen

Obschon später auf dem Wiener Congresse ein Mitglied desselben, der Senator Smidt von Bremen, bei Berathung des Art. 13. des am 23. Mai 1815 von Oesterreich, im Einverständnisse mit Preußen, vorgelegten Entwurfes über die Verfassung des deutschen Staatenbundes in einer besonderen zu Protocoll gegebenen Beilage[8]) wenigstens andeutete, daß das Postwesen eine allgemeine Bundesanstalt sein müsse, deren Ertrag nach Abzug der Unkosten zu allgemeinen Zwecken verwendet werde, und daß über Ansetzung der Briefporto durch allgemeine Gesetze bestimmte Vorschriften zu geben seien: so beschränkte sich doch die deutsche Bundesacte nur auf die bestätigende Anerkennung der aus dem Reichsdeputationshauptschlusse vom J. 1803 herzuleitenden Rechtsansprüche des fürstlichen Hauses Thurn und Taxis, und ließ, wie Klüber sich ausdrückt[9]), den Mangel einer für Gemeinwohl höchst wünschenswerthen Einheit der Postanstalt unbeachtet, und ebenso die Nachtheile, welche aus einer unbeschränkten Trennung in der technischen und finanziellen Verwaltung der verschiedenen Landesposten für die Gesammtheit der Bundesstaaten unvermeidlich und fortwährend erwachsen. Art. 17. der deutschen Bundesacte v. 8. Juni 1815 lautet bekanntlich: „Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem durch den Reichsdeputationsschluß vom 25. Febr. 1803 oder in späteren Verträgen bestätigten Besitz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten, so lange als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten.

In jedem Falle werden demselben in Folge des Artikels (§.) 13. des erwähnten Reichsdeputationshauptschlusses seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche versichert.

Dieses soll auch da stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichsdeputationshauptschlusses bereits geschehen wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt ist[10])."

Zufolge dieser Festsetzung in der Bundesacte ist das fürstliche Haus Thurn und Taxis für die nicht zurückerhaltene Post-

---

in die Stadt Hechingen ein würtembergisches Postamt aufgenommen wurde. Mit dem Fürstenthume Sigmaringen schloß Würtemberg unterm 1. Febr. 1819 eine Postconvention ab, nach welcher vom folgenden 1. April an zu Sigmaringen eine würtembergische Posterpedition nebst Poststall, zu Gamerdingen und Haigerloch aber Postställe (jetzt sind auch Posterpeditionen daselbst) errichtet wurden. Vergl. übrigens das weiter unten Erwähnte.

8) Klüber, Acten des Wiener Congresses. Bd. 2. S. 399.

9) Klüber, Oeffentliches Recht des deutschen Bundes und der Bundesstaaten §. 354 a. S. 711.

10) Interpretationen hierüber sind enthalten in des Verf. „Beiträge zur Kenntniß des Postwesens" vom J. 1848 S. 232—237.

verwaltung von Oesterreich[11]), Preußen[12]), Bayern[13]) und Baden[14]) entschädigt worden; in andern Bundesstaaten hat es die Postverwaltung behalten oder wieder erhalten. Auch ist dem fürstlichen Hause Thurn und Taxis in einigen kleineren Bundesstaaten, wo es zur Zeit des Lüneviller Friedens die Postverwaltung nicht hatte, solche theils durch Erblehn, theils durch Pachtverträge übertragen worden[15]).

---

11) Im J. 1822 durch Uebereinkunft, für die Postverwaltung im Innviertel.

12) Preußen erhielt zufolge des Lüneviller Friedens-Vertrags von 1801, anstatt der an die französische Republik abgetretenen Provinzen auf der linken Rheinseite, die Haupttheile des vormaligen Bisthums Münster, ganz Paderborn, Hildesheim mit Goslar, und in Thüringen das Erfurter Gebiet, das Eichsfeld und die Reichsstädte Mühlhausen und Nordhausen, und somit auch das Postregale in seinem ganzen Umfange in diesem neuerworbenen Ländertheile. Als Entschädigung für die entfernten kaiserlichen Posten ward zuerst ein Quantum mittelst einer Jahrrente durch den Vertrag vom 4. Juni 1816 festgesetzt. Hierauf ward an dessen Stelle, durch Vertrag v. 11. Mai 1819, das nutzbare Eigenthum eines vierfachen Domainen-Complexus in dem Großherzogthum Posen an der schlesischen Grenze abgetreten. Das Ganze ward, unter der Benennung: Fürstenthum Krotoszyn, zu einer schlesischen Standesherrschaft erhoben, und als Thron-Mannlehn dem Fürsten und seiner männlichen Nachkommenschaft verliehen; für den Fall ihres Abgangs ward dem Oheim des Fürsten, dem Prinzen Maximilian und dessen männlicher Nachkommenschaft, durch Mitbelehnung die Nachfolge zugesichert. (Klüber, a. a. O. §. 354 b. Note b.)

13) Bayern entschädigte nach der Uebernahme der Posten in eigene Verwaltung den Fürsten von Taxis, nach der Uebereinkunft von 1809, durch Ueberlassung von Grundgütern und Gefällen in der Stadt Regensburg, in deren Umgebung und in Unterfranken mit Verleihung standesherrlicher Vorrechte. Dem Fürsten von Thurn und Taxis verblieb nebenbei, als lehnbares Reichs-Kronamt, die Würde eines königl. bayerischen Reichs-Ober-Postmeisters.

14) Baden setzte durch Uebereinkunft im Jahr 1811 eine Jahrrente für Taxis fest, welche in Grundgüter verwandelt werden sollte.

15) Der Fürst von Thurn und Taxis erhielt in folgenden Ländern die Postverwaltung:

a) Würtemberg, nach der Verordnung vom 9. Septbr. 1819, wornach dem Fürsten Carl Alexander von Thurn und Taxis für sich und seine standesmäßigen männlichen Nachkommen, sowie nach Erlöschung dessen Stammes, dem Fürsten Maximilian von Thurn und Taxis und dessen standesmäßiger männlicher Nachkommenschaft, die Würde und das Amt eines königl. würtembergischen Erb- und Land-Postmeisters und mit demselben das nutzbare Eigenthum und die Verwaltung sämmtlicher Posten im Königreiche und der damit verbundenen nutzbaren Postrechte, als ein Erb-Mann-Thronlehn verliehen worden. Das Postwesen steht unter der Leitung und Aufsicht des Ministeriums des Innern, als derjenigen obersten landesherrlichen Stelle, an welche von der, den Erb-Landpostmeister vertretenden General-Postdirection sowol, als auch von den übrigen Poststellen des Königreichs die Berichte und Anträge gerichtet werden müssen, die zur landesherrlichen Wissenschaft und Entscheidung zu bringen sind, und durch welche die königl. Entschließung eröffnet wird. Der fürstlichen Postverwaltung ist die Entrichtung eines jährlichen Lehns-Canons im Betrage von 70,000 Fl. auferlegt.

b) Churhessen, vom 1. Juli 1816 an, durch Vertrag vom 11. Juni

Seitdem ist, so viel bekannt wurde, über die Postverhältnisse beim Bunde weiter nichts vorgekommen, als der am 29. Juli

---

1816, unter Entrichtung eines jährlichen Erbzins von 42,000 Thlr. und eines jährlichen Beitrages zu den Kosten der General-Postinspection von 1500 Thlr. (Vergl.: Finanzgesetz vom 22. Januar 1848 für die 6. Finanzperiode von den Jahren 1846, 1847 und 1848. Sammlung von Gesetzen ꝛc. für Churhessen v. J. 1848. Nr. 3.)

c) Großherzogthum Hessen, durch Vertrag vom 31. Decbr. 1817 (ratificirt am 31. März 1818), unter Abentrichtung eines Canons von 25,000 Fl. jährlich als Erb-Mann-Thronlehn.

d) Sachsen-Weimar-Eisenach, vom 1. Januar 1817 an, durch Vertrag v. 8. Decbr. 1816 und nach dem Patent v. 31. Decbr. 1816, als Erb-Mann-Thronlehn. Der großherzogl. Kammercasse fließt jetzt, als Ertrag vom Postregale, die jährliche Summe von 10,277 Thlr. 23 Gr. 4 Pf. zu.

e) Oldenburg, wegen des Fürstenthums Birkenfeld, am 1. Octbr. 1817. Gegenwärtig steht jedoch das Postwesen in dem oldenburgischen Fürstenthume Birkenfeld unter preußischer Verwaltung; das in dem Fürstenthume Lübeck ging mit dem 1. April 1846 in die Hände der königl. dänischen General-Postdirection über, das Herzogthum Oldenburg selbst hat eigene Postverwaltung.

f) Nassau, durch Vertrag v. 19. Decbr. 1806 und nach der landesherrlichen Declaration v. 12. März 1807, unter Bezahlung eines Canons von 6000 Fl., wozu noch 300 Fl. als Aversionalsumme für Wegegeld kommen, als Erb-Mann-Thronlehn.

g) Sachsen-Altenburg, vom Jahre 1818 an, durch Vertrag vom 26. Octbr. 1817. Nach dem Vertrage zwischen dem Königreiche Sachsen und dem Herzogthume Sachsen-Altenburg vom 2. Juli 1844 wurde vom 1. Aug. 1847 an die Postverwaltung, die bis dahin der Fürst von Thurn und Taxis führte, mit der des Königreiches Sachsen unter einer Verwaltung vereinigt. [Der erwähnte Vertrag ist abgedruckt in des Verf. Beiträgen zur Kenntniß des deutschen Postwesens v. J. 1847. 4. (August-) Heft.]

h) Sachsen-Gotha, durch Vertrag v. 24. Febr. 1817 und Coburg-Gotha, durch Vertrag vom 4. Nov. 1827, als Erb-Mann-Thronlehn.

i) Sachsen-Meiningen-Hildburghausen, durch Verträge vom 2. Mai 1807, vom 4. April 1808 und vom 2. März 1829 (Edict v. 4. Novbr. 1829), als Erb-Mann-Thronlehn.

k) Schwarzburg-Sondershausen, durch Verträge vom 8. Juni 1812 und 19. Juni 1819 wegen der Postverwaltung in der Oberherrschaft (Arnstadt), als Erb-Mann-Thronlehn. In der Unterherrschaft ist preußische Postverwaltung.

l) Schwarzburg-Rudolstadt, bezüglich der Oberherrschaft, durch Vertrag v. 23. Aug. 1817 als Thron-Erb-Mannlehn. In der Unterherrschaft bestehen preußische Posten.

m) Hohenzollern-Hechingen, durch Vertrag v. 24. Octbr. 1821.

n) Hohenzollern-Sigmaringen, durch Vertrag v. 1. Oct. 1819.

o) Reuß ältere Linie (Greiz), durch Vertrag v. 21. März 1809.

p) Reuß jüngere Linie: Schleitz durch Verträge v. 1. März 1816, 29. Juli 1826 und 21. Juli 1847. — Lobenstein-Ebersdorf, v. 17. März 1809 und 30. Octbr. 1836 als Erb-Mann-Thronlehn; — wegen der gemeinschaftlichen Herrschaft Gera, v. 1. März 1817 und 22. Febr. 1827.

q) Schaumburg-Lippe, durch Vertrag v. 15. Febr. 1814. In Hagenburg ist eine königl. hannoversche Postanstalt. Die preußische Posterpedition in Bückeburg wurde mit dem 1. Mai 1848 aufgehoben und ihr Geschäfts-

1819 von den freien Städten gestellte Antrag: „mittelst einer Vereinigung der Bundesstaaten den Zustand des Postwesens in Deutschland zu verbessern, insbesondere den Klagen über übermäßige Theuerung des Portos und Verlängerung der Postrouten abzuhelfen, und zu dem Ende am Bundestage eine Commission anzuordnen[16])." Es scheint nicht, daß der hierauf von der Bundesversammlung am 5. August 1819 gefaßte Beschluß: „daß dieser Gegenstand von den einzelnen Gesandtschaften den Regierungen empfehlend vorzutragen, und Instructionen von ihnen zu erbitten seien, in der Hoffnung, daß solche die Bundesversammlung in den Stand setzen werden, der hiernächst zu erwählenden Commission einen sichern Leitfaden ihres Gutachtens an die Hand zu geben"[17]), von weitern Folgen begleitet gewesen wäre.

Dagegen wurden in einer Propositions-Schrift des k. k. österreichischen Hofkammer-Präsidenten und des königl. preußischen General-Postmeisters vom 13. und 31. März 1847[18]) die deutschen Regierungen und Postverwaltungen auf das Bedürfniß und die wohlthätigen Folgen einer gemeinschaftlichen Uebereinkunft, durch welche in Uebereinstimmung mit den vielfach laut gewordenen Wünschen des Publikums der gegenseitige Postverkehr zwischen den deutschen Bundesstaaten nach gleichmäßigen Grundsätzen und Normen geregelt würde, aufmerksam gemacht und dieselben zum Zusammentritt einer deutschen Postcommission, bestehend aus den mit den nöthigen Vollmachten und Instructionen

---

verkehr ging auf das neben derselben bestehende fürstlich thurn- und taxissche Postamt über.

r) Lippe-Detmold, durch Verträge v. 10. Febr. 1814 und 9. Juni 1845. Durch den letztgenannten Vertrag gingen, vom 1. Octbr. 1845 an, sämmtliche Posten im Fürstenthume Lippe in thurn- und taxissche Administration über. Die in den Orten Barntrup, Blomberg, Detmold, Lemgo, Rischenau und Schlieder neben den thurn- und taxisschen Poststellen bis dahin bestandenen königl. preußischen Postanstalten wurden aufgehoben, und an die Stelle der in den Orten Horn, Lage, Oerlinghausen, Salzuffeln und Schöttmar befindlichen preußischen Posterpeditionen traten fürstlich thurn- und taxissche Posterpeditionen.

s) Waldeck, durch Vertrag v. 17. März 1814. Gegenwärtig stehen die Posten in dem Fürstenthume Waldeck und Pyrmont unter preußischer Verwaltung.

t) Hessen-Homburg, durch Vertrag v. 22. Septbr. 1817, als Thron-Erb-Mannlehn.

u) Lübeck, durch Vertrag vom 21. Septbr. 1819, nur Briefpost.

v) Bremen, durch Vertrag v. 15. Juli 1816, nur Briefpost.

w) Hamburg, nur Briefpost.

x) Frankfurt, durch Vertrag v. 31. Dec. 1821.

16) Protokoll der Bundes-Versammlung v. 29. Juli 1819 §. 159.

17) Protokoll der Bundes-Versammlung v. 5. Aug. 1819 §. 170.

18) Abgedruckt in des Verf. Beiträgen zur Kenntniß des deutschen Postwesens v. J. 1847. 7. (Nov.-) Heft S. 34—38.

versehenen Abgeordneten der deutschen Postverwaltungen, eingeladen. Diese Post-Conferenz trat wirklich am 18. Octbr. 1847 in Dresden zusammen, vertagte sich jedoch wieder in der 37. Sitzung am 3. Februar d. J., um am 1. Juni zur definitiven Verabschiedung der gefaßten und noch zu fassenden Beschlüsse sich wieder zu versammeln. Auf die getroffenen Verabredungen wird in der Folge mehrfach zurückzukommen sein.

Gegenwärtig bestehen sechszehn deutsche Postverwaltungen. Mehre Bundesstaaten haben die Postverwaltung dem Fürsten von Thurn und Taxis übertragen (s. Note 15); einige haben sie andern Bundesstaaten überlassen, z. B. Liechtenstein an Oesterreich, Altenburg an Sachsen, Anhalt (mit Ausnahme des Extrapost-, Courier- und Staffettenwesens, welches von der Landesregierung abhängig ist) und Waldeck an Preußen. In etlichen Bundesstaaten ist mehrfache Postverwaltung neben einander, entweder blos für fremde Rechnung, z. B. in Schwarzburg (preußische und thurn- und taxische), und in Schaumburg-Lippe (hannoversche und thurn- und taxische); oder theils für eigene, theils für fremde, z. B. in Oldenburg, eigene im Herzogthume Oldenburg, dänische im Fürstenthume Lübeck, preußische im Fürstenthume Birkenfeld; Lübeck hat 1) eigene Stadtpost, Brief- und Fahrpost nach Hamburg, 2) fürstlich thurn- und taxische Briefpost und 3) hannoversche Reit- und Fahrpost; Bremen hat 1) eigene Stadtpost, nur Briefpost, nach Hamburg und Holland, 2) hannoversche, Brief- und Fahrpost, 3) preußische, Briefpost, 4) thurn- und taxische, nur Briefpost; Hamburg hat 1) eigene Stadtpost, Briefpost nach Bremen, Lübeck, Mecklenburg und Pommern, Fahrpost nach Lübeck und Fußpost in der Stadt und deren Vorstädte, 2) fürstlich thurn- und taxische, nur Briefpost, 3) preußische, Reit- und Fahrpost, 4) hannoversche, Reit- und Fahrpost, 5) k. hannoversche und herzogl. braunschweig-lüneburgische Communionpost, Fahrpost, 6) hannoversche und Hamburg-Bremer Communionpost, Fahrpost, 7) mecklenburgische, Fahrpost, 8) schleswig-holsteinische (vorher dänische), Reit- und Frachtpost, auch Fußpost nach Altona; und überdem als nicht deutsche 9) schwedische, Reitpost durch Dänemark nach Schweden, 10) amerikanische, privilegirte Posterpedition, für die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, mit Schiffgelegenheit von Hamburg, Bremen oder Amsterdam.

Jede dieser 16 deutschen Postverwaltungen steht entweder mit sämmtlichen oder doch mit einem Theile derselben durch Postverträge (Postconventionen), wodurch die gegenseitigen Postverhältnisse, namentlich die combinirten Postverbindungen, die Transit-

bewilligung, die gegenseitige Auslieferung der Correspondenz und der Fahrpostsachen, die Portosätze, die Chartirungs- und Porto-Abrechnungs-Modalität, die Portofreiheit, das Personengeld- und Ueberfrachtporto, das Verfahren bei Postvorschüssen, Retour- und poste restante-Sendungen, bei entstehenden Beschädigungen und Verlusten, die steueramtliche Behandlung der Postgüter, die Extrapost-, Courier- und Stafetten-Beförderung, das Zeitungswesen u. s. w. geregelt werden, in Verbindung. Es ist nicht so genau bekannt, wie viel solche Verträge existiren, mit einiger Wahrscheinlichkeit läßt sich jedoch die Anzahl derselben auf nahe an Hundert berechnen, diejenigen ungerechnet, welche deutsche Postverwaltungen mit deutschen Staatsregierungen und mit nichtdeutschen Post-Administrationen zur Ordnung der Postverhältnisse abgeschlossen haben. Von welchem Umfange aber diese Postconventionen sind, läßt sich am besten erkennen aus dem Auszuge aus dem Postvertrage zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin d. d. Berlin, den 17. März 1847, welchen das preußische General-Postamt in seinem Amtsblatte v. J. 1847 Nr. 15 mittheilt[19]). Daß die Veränderlichkeit der Postverhältnisse, durch das nothwendige Anschmiegen an die Zeitverhältnisse bedingt, sehr bald nach dem Abschlusse eines auf eine längere Zeitdauer berechneten Hauptvertrags besondere Verabredungen und Ueber- oder Additional-Verträge erforderlich macht, sei nur nebenbei erwähnt.

Wenn nun ein Postvertrag dem andern keineswegs, wie ein Ei dem andern, ähnlich sieht, sondern vielmehr die größte Mannichfaltigkeit in den Postverträgen anzutreffen ist: so ist bei der großen, fast in Erstaunen setzenden, Anzahl derselben leicht einzusehen, daß in den fraglichen Verhältnissen die größte Verwickelung und am allerwenigsten die Einfachheit sich findet, durch welche die schnelle Förderung der postdienstlichen Geschäfte, eine Hauptanforderung an ein gut eingerichtetes Postwesen, thunlich gemacht wird. Diese Vielheit der Postverträge, sie würde auch nach der Verwirklichung des deutschen Postvereins im Sinne der Dresdener Conferenz, nicht beseitigt worden sein, weil, obschon einzelne Vertragspunkte der allgemeinen Verabredung unterworfen würden, doch noch mehre Verhältnisse übrig blieben, die gegenseitig zwischen den einzelnen Postverwaltungen zu verhandeln gewesen wären.

Eine nicht geringere Mannichfaltigkeit findet sich in den Bestimmungen über das Postregale und den Postzwang in

19) Dem preußischen General-Postamte unter seiner jetzigen Leitung gebührt die Anerkennung, daß es seine auswärtigen Verträge am ausgedehntesten veröffentlicht. Die meisten Staaten publiciren dergleichen Verträge ganz und gar nicht, oder in einer so coupirten Weise, die nicht ausreicht und zu nichts dient.

den deutschen Bundesstaaten. Es breitet sich vor unseren Augen ein Gewebe aus, das kaum bunter sein kann. Durch die am Schlusse angefügte Zusammenstellung der Bestimmungen über das Postregale und den Postzwang in den deutschen Bundesstaaten dürfte der schlagende und handgreifliche Beweis gegeben sein von der traurigen Zerrissenheit der deutschen Postzustände, wie sie noch gegenwärtig bestehen, ungeachtet die Bundesglieder in der Bundesacte sich vorbehalten hatten, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung wegen des Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten in Berathung zu treten, damit nicht durch Verschiedenheit gesetzlicher Vorschriften ein ungleichartiges, nachtheiliges Verhältniß entstehe. Abgesehen davon, daß die Vorrechte der Postanstalt in manchen Staaten gewisse Gewerbe sehr drückend einschränken, so muß insbesondere auch die entsetzliche Verschiedenartigkeit und Begrenzung derselben nachtheilig auf die Verkehrs-Verhältnisse einwirken. Von den Nachtheilen, die sich daraus ergeben, war zwar auch der Dresdener Postcongreß, der nun als ein Congreß post .., d. i. ein Congreß, der sich verspätet hat, anzusehen sein dürfte, lebhaft überzeugt, in Betracht des Umstandes aber, daß eine Einführung neuer und gleicher Vorschriften über das Postregale und die Postvorrechte mit vielen Schwierigkeiten verbunden sei, da hierzu in den meisten Bundesstaaten die Bestimmung der Ständeversammlungen erforderlich wäre, so begnügte sich diese Conferenz nur auf die Räthlichkeit der Erstrebung einer möglichsten Einheit in Hinsicht auf die Postzwangsbestimmungen, die thunlichst auf liberale Grundsätze zu fußen hätte, hinzuweisen. Im Uebrigen unterließ sie aber, den Umfang des Postregales und die Beschaffenheit der Postzwangsbestimmungen festzusetzen und scharf zu bezeichnen; es war also damit eine zu erzielende Einheit in der Wirklichkeit nicht einmal angebahnt.

Ist die Verschiedenartigkeit und Abweichung schon in den allgemeinen Bestimmungen der deutschen Postverfassungen so erschrecklich groß, wie viel mehr wird dies in dem speciellen Theile der Fall sein. Wir täuschen uns hierbei auch ganz und gar nicht. Fassen wir z. B. die Postportotaxen, und hier zunächst die Briefstaxen, bei denen das Publikum vorzugsweise interessirt ist, ins Auge. Die Briefstaxen reguliren sich allgemein nach dem Briefgewicht und nach der Entfernung. Welcher Gewichtssatz für den einfachen Brief gelten soll, darüber ist man im lieben Deutschland noch keineswegs einig, obgleich nach dem gemeinen Hausverstande die Lösung dieser Frage für nicht so schwierig zu halten ist. Das einfache Briefgewicht besteht nämlich jetzt:

in Oesterreich . . . . . mit $\frac{1}{2}$ Loth Wr. Gew.
" Preußen . . . . . " $\frac{1}{4}$ " preuß. "

in Sachsen und Altenburg	=	$2\frac{1}{2}$ Hektas = 12,5 Grammen
= Bayern	=	$\frac{1}{2}$ Loth bayr. Gew.
= Hannover	=	$\frac{3}{4}$ = Cöln. =
= Würtemberg	=	$\frac{1}{2}$-1 = = =
= Baden	=	$\frac{3}{4}$ = = =
= Luxemburg	=	10 Grammen
= Mecklenburg-Strelitz	=	$\frac{3}{4}$ Loth Cöln. Gew.
= Mecklenburg-Schwerin	=	1 = = =
= Oldenburg	=	1 = = =
= Holstein und Lauenburg	=	$\frac{3}{4}$-1 = = =
= Braunschweig	=	$\frac{3}{4}$ = = =
= Lübeck	=	$\frac{3}{4}$ = = =
= Bremen	=	$\frac{3}{4}$-1 = = =
= Hamburg	=	$\frac{3}{4}$ = = =
= dem taxisschen Postgebiete	=	$\frac{1}{2}$-1 = = =

Daß die Progression für die weiteren Briefstar-Abstufungen ebenfalls ganz verschieden sein muß, versteht sich hiernach von selbst. Aber nicht genug damit, selbst in einem und demselben Staate finden sich mehre Gewichts-Progressionen. Oesterreich hat z. B. deren nicht weniger als vier, jede von einander verschieden.

Eine gleich große Abweichung ist bei dem zweiten Factor der Briefstare, bei den Entfernungssätzen, anzutreffen. Oesterreich erhebt bis zu einer Entfernung von 10 Meilen 3 Kr., von 20 Meilen 6 Kr. und über 20 Meilen 12 Kr.

Preußen	bis zu 5 Meilen	1 Sgr.
	über 5—10 Meilen	$1\frac{1}{2}$ =
	= 10—15 =	2 =
	= 15—20 =	$2\frac{1}{2}$ =
	= 20—30 =	3 =
	= 30—50 =	4 =
	= 50—100 =	5 =
	= 100 Meilen	6 =

Sachsen für jede Meile 1 Pf., mit Hinzuschlag von 3.

Bayern	bis 6 Meilen	3 Kr.
	von 7 = 12 =	4 =
	= 13 = 18 =	6 =
	= 19 = 24 =	8 =
	= 25 = 30 =	10 =
	über 30 Meilen	12 =
Hannover	bis 2 Meilen	$\frac{1}{2}$ gGr.
	von 3 = 4 =	$\frac{3}{4}$ =
	= 5 = 6 =	1 =
	= 7 = 10 =	$1\frac{1}{2}$ =
	= 11 = 15 =	2 =
	für jede 5 Meilen mehr	$\frac{1}{2}$ = mehr.

Würtemberg	bis 2	Meilen	.	2	Kr.	
	von 3 = 5	=	. .	3	=	
	= 6 = 11	=	. .	4	=	
	= 12 = 17	=	. .	6	=	
	= 18 = 23	=	. .	8	=	
	= 24 = 29	=	. .	10	=	
	= 30 = 35	=	. .	12	=	u. s. w.
Baden . .	bis 3	Meilen	.	2	Kr.	
	von 4 = 6	=	. .	4	=	
	= 7 = 12	=	. .	6	=	
	= 13 = 18	=	. .	8	=	
	= 19 = 24	=	. .	10	=	
	= 25 = 30	=	. .	12	=	
	= 31 = 36	=	. .	14	=	
	= 37 = 48	=	. .	16	=	
	= 49 = 60	=	. .	18	=	
Braunschweig	bis 2	Meilen	.	$\frac{1}{2}$	gGr.	
	= 3	=	. .	$\frac{3}{4}$	=	
	von 4 = 5	=	. .	1	=	
	= 6 = 10	=	. .	$1\frac{1}{2}$	=	
	= 11 = 15	=	. .	2	=	
	= 16 = 20	=	. .	$2\frac{1}{2}$	=	
	= 21 = 25	=	. .	3	=	

u. s. w.[20])

Anzunehmen, daß wenigstens die Taxgrundsätze, nach welchen die zur Briefpost gehörigen Gegenstände, wie Muster, gedruckte Sachen, Circularien u. s. w. auszutariren sind, auf einerlei Grundlage beruhen werden, würde eine Thorheit sein. Sie sind eben so verschieden.

Die Unebenheiten, die sich bei den Taxen für Geldsendungen und Päckereien, bei der Personen- und Ueberfrachtstaxe, bei dem Zeitungsporto ꝛc. ergeben, übergehe ich gänzlich, weil sich in dem eben kürzlich Angeführten leicht ein Maaßstab zur selbsteigenen Beurtheilung der trostlosen deutschen Postzustände finden läßt und eine gründliche, auch dem Nicht-Postbeamten leicht verständliche Darstellung derselben zu weit führen würde. Es bedarf übrigens derselben auch gar nicht so dringend, da im Allgemeinen die Verworrenheit der deutschen Postverhältnisse und die daraus fließenden Nachtheile und Beschwerlichkeiten für das Publikum sowol, als für das expedirende Postpersonale ziemlich hinlänglich bekannt sind.

Was hat nun die Dresdener Postconferenz in dieser Hinsicht gethan und sind deren vorbereitende Arbeiten, als solche sind sie

---

20) Vergl. des Verf. Beiträge ꝛc. v. J. 1847. 2. Heft S. 1—13.

zur Zeit noch zu betrachten, von der Art, daß sie die erwähnten Uebelstände vollständig beseitigen?

Die Aufgabe dieser Conferenz war eine viel zu beschränkte, um die Gebrechen der deutschen Postzustände ex radice zu heben und das Postwesen zu der Vervollkommnung und Geltung nach dem Auslande hin zu bringen, deren es durch Centralisation fähig ist; denn sie bezweckte nur „eine gemeinschaftliche Uebereinkunft, durch welche der gegenseitige Postverkehr zwischen den deutschen Postgebieten nach gleichmäßigen Grundsätzen und Normen geregelt würde". Der Verkehr im Innern jedes deutschen Bundesstaates blieb also völlig unberücksichtigt. Zu den jetzt bestehenden Systemen würde also ein ganz neues hinzu gekommen sein, das zur Anwendung für den Verkehr zwischen den deutschen Postgebieten bestimmt war. Es würde demnach damit nicht sehr viel, am allerwenigsten aber Das erzielt worden sein, was jetzt als eine Forderung der Zeit erscheint und was nun zu erstreben ist.

Es scheint übrigens aber auch, als ob die Conferenz-Verhandlungen nicht vom besten Erfolge begleitet gewesen seien, und daß der erste Schritt zum Vorwärts, den die frühern Verhältnisse gestatteten, ja längst nöthig gemacht hatten, nicht weit genug war und so unsicher gethan wurde, daß dahin gestellt bleiben mußte, ob überhaupt in dieser Weise vorwärts zu gelangen war. Denn wenn in der österreichisch-preußischen Propositionsschrift über die Grundlagen eines deutschen Postvereins vorgeschlagen war, „daß in dem durch Uebereinkunft hervorzurufenden vereinten deutschen Postgebiete von einem besonderen, die Briefstaxe erhöhenden und veränderlich machenden Transitporto für die Vereins-Correspondenz nicht die Rede sein könne:" so mußte man dieses aufgestellte Princip freudig begrüßen und man durfte annehmen, daß die unbedingte Abschaffung des Unwesens des Transitportos, das so viel Unheil in der Postwelt angerichtet hat, damit endlich erfolgt sei. Wie aber so manche Hoffnung bittere Täuschung erfährt, so auch diese; denn es wurde weiter proponirt: „Diejenigen Postverwaltungen aber, welche seither bei den gegenseitigen Abrechnungen hinsichtlich des Transitportos für ganz deutsche Correspondenz im Vortheil gewesen sind, würden für den durch Aufhebung des Transitportos für sie entstehenden Verlust durch Pauschalbeträge zu entschädigen sein." Das Transitportowesen war also nicht als aufgehoben zu betrachten, sondern es erschien nur in einer anderen Gestalt. Auf diesen Vorschlag hin begann nun in Dresden unter den Abgeordneten der Postconferenz ein Mäkeln und Feilschen über die in Aussicht gestellten Pauschalbeträge, das nicht nur nicht zu einem Endresultate führte, sondern auch bei dem künftigen Wiederzusammentritte der vertagten Conferenz fortgesponnen werden sollte, und das leicht zu einem das im Baue begriffene neue Gebäude

vernichtenden Sturmwinde ausarten konnte. Ich bin zwar keineswegs der Meinung, wie auch aus dem später Gesagten erhellet, daß die Einnahmequelle irgend eines Bundesstaates, namentlich auch nicht zu Gunsten eines andern, geschmälert werde, aber dessenungeachtet hätte ich die Aufhebung des Transitportos ohne eine Vergütung von Pauschalbeträgen für völlig gerechtfertigt und sich empfehlend halten müssen. Denn die hinlängliche Entschädigung für diesen Wegfall, welche diejenigen Postverwaltungen, welche hinsichtlich des Transitportos seither im Vortheile waren, gegründeter Weise beanspruchen konnten, würde ja bereits in dem verhältnißmäßig höheren, in dem vereinbarten gemeinschaftlich zwischen dem betreffenden Abgangs- und Ankunftsort zu theilenden Portobezuge enthalten gewesen sein. Wenn z. B. für einen Brief von Bayreuth nach Görlitz, Bayern und Preußen je die Hälfte des tarifmäßigen Briefportos, der Durchgangsstaat Sachsen aber an Transitporto nichts zu beziehen gehabt hätte: so geht daraus klar hervor, daß Bayern und Preußen in diesem Falle einen höhern Portobezug erhält, als sie zu beanspruchen ein Recht haben. Dieses Verhältniß würde sich in derselben Weise für Briefe aus Sachsen nach Würtemberg und Braunschweig umgestaltet haben, wo Sachsen im Verhältniß besser als jetzt gestellt wird und Bayern und Preußen als Transitstaaten auftreten. Vom allgemeinen Standpunkte aus erscheint also das vom einseitigen beschränkten Gesichtspunkte aus betrachtete, anscheinlich ungleiche Verhältniß völlig ausgeglichen. Um jedoch hierbei nicht mißverstanden zu werden, muß noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß durch die im Ganzen erniedrigte Portotaxe auch im Allgemeinen ein verhältnißmäßig geringerer Portobezug als jetzt würde stattgefunden haben, und daß höchstens da, wo Staaten Postcourse durch ein fremdes Postgebiet lediglich zu ihrem Zwecke für nothwendig ansehen mußten, von diesem auch allein für Aufbringung der Kosten dieser Postverbindungen, wie von selbst einleuchtet, zu sorgen gewesen wäre.

Bei dieser Transitfrage verzichtete zwar Sachsen seiner Seits auf die Entschädigung durch Pauschalbeträge, „obschon Sachsen in der Lage sei, für den von ihm zu leistenden Transit eine höhere Vergütung zu empfangen, als es deren an andere deutsche Staaten zu gewähren hat;“ beantragte jedoch zugleich, „daß die dem Postvereine beitretenden Staaten eine Transitvergütung gegenseitig für die im Vereinsgebiete beförderte Correspondenz (mit nicht deutschen Staaten) und so lange dieselbe sich innerhalb dieses Gebiets bewegt, nicht in Anspruch nehmen mögen.“ Indem sich die Conferenz auf diesen Antrag einließ, wurde die Grundlage des deutschen Postvereins, wornach die Regulirung der Postverhältnisse jedes einzelnen Postgebiets mit fremden nicht deutschen Staa-

ten jeder Postverwaltung überlassen war, völlig verrückt. Von einem ganz andern Gesichtspunkte aus hätten die Propositionen erfolgen müssen, wenn auch die Correspondenz mit nicht deutschen Staaten in den Kreis der Verhandlungen gezogen werden sollten. Und somit war ein zweiter Stein gegeben, an den die Verhandlungen anprallten, und den man erst bei der nächsten Wiederzusammenkunft wegräumen zu können hoffte.

Wegen der künftigen postvereinsländischen Briefstaxe vereinigte sich die Conferenz dahin, daß für den einfachen Brief das Porto auf die Entfernung von incl. 6 Meilen 2 Kr., von incl. 20 Meilen 5 Kr. und von über 20 Meilen 10 Kr. Conv.-Münze betragen sollte. Der von Bayern gestellte Antrag auf die Einführung eines einzigen gleichmäßigen Briefportosatzes wurde einhellig als zur Annahme nicht geeignet angesehen und zwar mit völligem Recht; denn so lange nicht dieser einziger Portosatz auf den Betrag des jetzt vorkommenden niedrigsten Portosatzes oder auf einen diesem ganz nahe kommenden Betrag festgesetzt werden kann, ist die Annahme des englischen (Penny-) Systems natürlich nicht zu empfehlen. Wenn nun aber nach der vereinbarten Taxe Erhöhungen der bisherigen Portosätze in gewissen Fällen eingetreten sein würden: so wurde später bezüglich des Verkehrs von Würtemberg mit Bayern und Baden der zweite Rayon des Vereinstarifs, welcher bei einer Taxe von 5 Kr. C.-M. auf 20 Meilen sich erstreckt, auf 24 Meilen ausnahmsweise erweitert, und bezüglich des Verkehrs zwischen dem königl. sächsischen und fürstl. thurn- und taxisschen Postgebiete bestimmt, daß einer Erhöhung der seitherigen Taxen, welche sich aus dem Vereinstarife theilweise ableiten würden[21]), keine Folge zu geben sei, sondern daß vielmehr bei den betreffenden Orten die bisher bestandenen niederen Taxsatze mit Reduction auf die Vereinsmünze auch fernerhin erhoben werden sollten. — Bestimmungen aber, die auf eine allgemeine Giltigkeit berechnet, aber so beschaffen sind, daß darin gleich bei der Festsetzung derselben Abweichungen erscheinen, empfehlen sich an und für sich nicht. Uebrigens war aber auch eine völlige Gleichheit der vereinsländischen Briefstaxe keineswegs hergestellt, weil die Bestellgebühren in den verschiedenen Staaten, die den Werth von ½—3 Kr. haben[22]) (nur in Bayern und Luxemburg, denen sich in neuester Zeit Oesterreich zum Theil angeschlossen hat, bestehen keine), trotz des darauf gestellten Antrags von Bayern, beibehalten wurden. Wie die Scheingebühren in Wegfall gebracht worden waren, mußten auch

21) Vergl. die Abhandl.: „Ueber die projectirte Postvereins-Briefstaxe" in des Verf. Beiträgen zur Kenntniß des Postwesens. 2. Jahrg. S. 45—51.

22) a. a. O. S. 61.

folgerechter Weise die Bestellgebühren aufgehoben werden, weil außerdem eine Gleichheit nicht denkbar ist.

Eine ähnliche Ungleichheit stellt sich heraus bei den Verhandlungen über das Zeitungsporto (bei denen übrigens liberale Grundsätze zur Grundlage dienten), indem nicht auf die Aufhebung des in manchen Staaten bestehenden Zeitungsstempels hingewirkt wurde. Daß aber bei der Zeitungs-Speditionsgebühr Maximal- und Minimalsätze, die der Willkür Spielraum lassen, Annahme fanden, kann natürlich einen Anspruch auf Anerkennung nicht verdienen.

Der festgesetzten postvereinsländischen Taxe für Fahrpostsachen kann hier weiter nicht specieller gedacht werden, sowie es auch an diesem Orte unpassend wäre, die mehr den innern Postbetrieb, die Posttechnik, angehenden Fragen weitläuftig zu berühren. Doch kann nicht ganz unerwähnt bleiben, daß über manche, für das Publikum nicht unwichtige Postgegenstände, wie z. B. über das Postvorschußwesen, die Baarzahlungen, Vereinbarungen nicht getroffen wurden.

Wenn nun das Bestehen so vieler Postverwaltungen in Deutschland, wovon jede ihr besonderes System hat, erhebliche Nachtheile mit sich führt, indem wegen der vielen Postgrenzen das Porto vertheuert und leicht zur Verschleppung der Correspondenz Anlaß gegeben wird; wegen der sehr verschiedenen Berechnungs- und Expeditionsweisen die Schnelligkeit bei Annahme, Beförderung und Abgabe der Postsachen leidet; wegen der abweichenden Postvorschriften die Benutzung der Post dem Publikum unbequem gemacht wird ꝛc.; wenn ferner die Verhandlungen der Dresdener Postconferenz von der Art sind, daß sie den fühlbaren Uebelständen des Postwesens nur in sehr beschränktem Maße Abhülfe gewähren zu können in Aussicht stellen und deshalb nicht die Anforderungen zu befriedigen vermögen: so muß es die Aufgabe der riesenhaft fortgeschrittenen Zeit sein, das Postwesen zu centralisiren, ein einiges deutsches Postwesen mit einer einzigen Verwaltung zu constituiren, weil das Postwesen seine wichtige Bestimmung nur dann vollkommen erreichen kann, wenn es auf einer großen Ausdehnung in einer einzigen Verwaltung sich befindet. Nur dann, wenn die vielen Postgrenzen innerhalb Deutschlands aufgehoben werden und ein einiges Postwesen auf dem weiten Raum des deutschen Vaterlandes sich ausbreitet; nur dann, wenn an die Stelle der vielfachen verwickelten und verwitterten deutschen Postsysteme ein neues, einfaches und klares System, basirt auf liberalen, den öffentlichen Verkehr nicht erschwerenden Grundsätzen, tritt, kann die Postanstalt die wohlfeile, schnelle, sichere und bequeme Vermittlerin des Gedankenverkehrs des deutschen Volkes unter sich wie mit den anderen Nationen sein. Daß nebenbei wegen der aus der Einheit hervorgehenden Einfachheit

der Verwaltung die Einträglichkeit des Postregals verhältnißmäßig als mehr gesichert anzunehmen ist, dürfte unschwer einleuchten.

Hocherfreulich ist es deshalb, daß die XVII Männer des öffentlichen Vertrauens, wohl fühlend, daß das Postwesen in Deutschland in seiner jetzigen Gestaltung nicht länger mehr fortbestehen kann, in dem von ihnen bearbeiteten und am 26. April der Bundesversammlung übergebenen Entwurfe des deutschen Reichsgrundgesetzes ausgesprochen haben: das Postwesen steht fortan ausschließlich der Reichsgewalt zu. Nicht so kann aber der unpartheiische, nur für das deutsche Gemeinwohl lebende Sachkundige sich einverstanden erklären mit dem ferner dort ausgesprochenen Vorschlage, wornach ebenfalls der Reichsgewalt auch die Verfügung über sämmtliche Posteinkünfte ausschließlich zugestanden wird. Sehr erhebliche Bedenken erheben sich dagegen, namentlich aus dem Gesichtspunkte der politischen Oeconomie und des Staatsrechts.

Durch die Ueberweisung der Posteinkünfte an die Reichsgewalt werden dieselben förmlich zu einer Steuer gemacht und als solche anerkannt. Diese Steuer ist aber ebenso unpractisch und zweckwidrig, als ungerecht.

Die Poststeuer empfiehlt sich nicht und muß aus staatsöconomischen Grundsätzen als eine der unzweckmäßigsten Steuern angesehen werden, weil sie, den Zeitverhältnissen unterworfen, höchst unsicher und ungleichförmig ist und, den Grundsätzen einer vernünftigen Besteuerung entgegen, das Producirende, nicht das Product selbst trifft. Während der Staat auf der einen Seite etwas durch die Poststeuer gewinnt, verliert er zehnfach auf der andern Seite durch Minderung des auch für die Staatscasse einträglichen und in anderer Beziehung noch unendlich wichtigen Verkehrs aller Art, wozu die Post das beste und wirksamste Vehikel ist. Es ist klar, daß bei der Belebung des Verkehrs, welche durch eine Steuerbelastung aber niedergehalten wird, der National-Reichthum sich heben muß und dadurch andere ergiebige und nachhaltige Finanzquellen für den Staat eröffnet werden. Wahr ist es wol, daß die Posteinkünfte wirklich in den deutschen Staaten nach und nach zu einem Steuereinkommen geworden sind, aber eben dadurch erhalten ja eben die gegenwärtigen unerbaulichen Postzustände zum großen Theil ihre Begründung. Diese Einkünfte den Staaten zu entziehen, um sie förmlich als eine deutsche Steuer zu decretiren, kann kaum bevorwortet werden. „Wäre die Post nicht schon eine Einnahmsquelle," sagt der berühmte Staats-Oeconom Rau[23]), „so würde man, nachdem man sich ihre Wirkungen deut-

23) Grundsätze d. Finanzwissenschaft. 2. Aufl. §. 213. (Heidelberg, 1843.)

lich gemacht hat, nicht mehr den Entschluß fassen, einen Gewinn für die Staatscasse an die Sendungen und Reisen anzuknüpfen. Da aber nun schon lange der Ertrag der Post zur Bestreitung der Staatsausgaben zu Hülfe genommen worden ist und ein Ersatz in andern Einkünften nicht ohne Schwierigkeit zu finden ist, so läßt sich der Verzicht auf den Postgewinn wie eine Ausgabe für die Zwecke der Bildungs- und Volkswirthschaftspflege ansehen, die zu groß ist, um sogleich veranstaltet zu werden."

Gegen die Ueberweisung der Posteinkünfte an die Reichsgewalt spricht aber nachdrücklichst der Umstand, daß hierdurch die einzelnen Bundesstaaten ganz ungleich besteuert würden, daß eine solche Staats-Besteuerung eben deshalb mehr als unbillig, ja als ungerecht angesehen werden müßte. Durch einen Beschluß der Bundesversammlung in ihrem Protocolle vom 20. August 1818 §. 210. ist für die Geldbeiträge an die Bundes-Matricularcasse die Volkszahl jedes Bundesstaates als Matrikel festgesetzt worden, und dieses Princip scheint auch in das deutsche Reichsgrundgesetz übergehen zu sollen, weil nach dem Entwurfe desselben der Reichsgewalt auch die Verfügung über sämmtliche Zolleinkünfte, die sich lediglich nach Maßgabe der Kopfzahl herausstellen, zustehen soll. Die Posteinkünfte hingegen haben ganz andere Factoren, als die Volkszahl, wie folgende statistische Angaben beweisen.

In Oesterreich betrug nach dem finanziellen Ergebnisse des Ueberschusses vom Brief- und Fahrpostgefälle der Kopfantheil im Jahre 1846 0,90 Sgr., derselbe läßt sich für 1848 nach dem Anschlage auf 0,95 Sgr. berechnen. In Preußen stellt sich der Kopfantheil am reinen Postertrage für das Jahr 1844 auf 2,77 Sgr., für 1848 anschläglich nur auf 1,22 Sgr.; im Königreiche Sachsen für das Jahr 1846 auf 4,37 Sgr. (nach dem Anschlage auf 4,08 Sgr.). Im Königreiche Bayern berechnet sich, für die Verwaltungs-Jahre $18\frac{41}{42}$ bis $18\frac{43}{44}$, für den Kopf jährlich 1,78 Sgr., in Hannover (1839) 2,62 Sgr., in Baden 3,72 Sgr. und im Herzogthume Braunschweig (nach dem Anschlage) 3,38 Sgr. reiner Postertrag. Hiernach würde also bei Ueberweisung der Posteinkünfte an die Reichsgewalt zur Ausstattung derselben

Bayern 97 Procent mehr als Oesterreich,

Hannover 191 Proc. mehr als Oesterreich und 53 Proc. mehr als Bayern,

Preußen 208 Proc. mehr als Oesterreich, 56 Proc. mehr als Bayern und 5 Proc. mehr als Hannover,

Braunschweig 275 Proc. mehr als Oesterreich, 90 Proc. mehr als Bayern, 29 Proc. mehr als Hannover und 23 Proc. mehr als Preußen,

Baden 313 Proc. mehr als Oesterreich, 109 Proc. mehr als

Bayern, 42 Proc. mehr als Hannover, 34 Proc. mehr als Preußen und 10 Proc. mehr als Braunschweig,

Sachsen endlich 385 Proc. mehr als Oesterreich, 145 Proc. mehr als Bayern, 67 Proc. mehr als Hannover, 58 Proc. mehr als Preußen, 25 Proc. mehr als Braunschweig und 17 Proc. mehr als Baden

beitragen. Von anderen Staaten sind die Posteinkünfte entweder nicht bekannt oder zur Vergleichung nicht brauchbar. Ist nun zwar streng genommen die aufgestellte Berechnung insofern nicht ganz richtig, als die Zeit, für welche sich die erwähnten Posteinnahmen verstehen, nicht ganz eine und dieselbe ist, auch bei Braunschweig nur die Voranschlagssumme angenommen wurde: so reicht sie doch vollständig zu der Beweisführung aus, daß die Mitbenutzung der Posteinkünfte zur Unterhaltung der Reichsgewalt eine der ungleichsten Belastungen der einzelnen deutschen Staaten ist. Der Einwand, der vielleicht dagegen erhoben werden könnte, daß durch Gleichheit der Verwaltung und der Posttaxen auch Gleichheit der Posteinnahmen zu erwarten, ist aber durchaus nicht stichhaltig; denn die Posterträgnisse beruhen auf ganz anderen Momenten, namentlich in den industriellen Verhältnissen der Länderstriche, im Vergleich mit dem Flächeninhalt und der Bevölkerung u. s. w.

Der staatsrechtliche Grund, der gegen die Ueberweisung der Posteinkünfte an die Reichsgewalt spricht, findet sich vor in dem Verhältnisse des fürstlichen Hauses Thurn und Taxis zur Postverwaltung, das bereits oben in der geschichtlichen Einleitung berührt und übrigens in vielen Staats- und anderen Schriften behandelt ward, so daß es hier völlig überflüssig erscheint, auf dasselbe weiter einzugehen. Es bedarf blos der einfachen Hindeutung auf dieses Verhältniß, um die vielen Schwierigkeiten zu erkennen, die sich hieraus in dieser Hinsicht ergeben müssen.

Soll nun etwa die Freude über die so wünschenswerthe Centralisation der deutschen Posten eine getrübte, eine eitle gewesen sein? Kann also diese wirklich nicht zu Stande gebracht werden, und ist sie bei den eigenthümlichen Verhältnissen des Postwesens schlechterdings unmöglich? Mit Nichten. Die Centralisation wird und muß als eine Nothwendigkeit ins Werk gerichtet werden. Die vorgebrachten Gründe streiten nur wider die im Reichsverfassungs-Entwurfe ausgesprochene Bestimmung der Posteinkünfte, welche aber keineswegs identisch ist mit der Centralisation des Postwesens. Letztere wird auch ohne diese Ueberweisung an die Reichsgewalt und fast noch zweckmäßiger, wie später belegt werden soll, stattfinden können.

Schon Rau, der, obwol dem Postwesen nicht angehörend, dasselbe doch mit richtigem Blicke so tief durchschaut und durchdacht

hat, sagt, wo er über eine deutsche Postvereinigung spricht[24]), daß zur Vertheilung des reinen Ertrages sich zunächst zwei Maaßstäbe darböten, nämlich der bisherige Ueberschuß und die künftige wirkliche Roheinnahme der Poststellen (Stationen) eines Landes. Der letzte Maaßstab muß bei Seite gelegt werden, weil er wol bei einer Postvereinigung, aber nicht bei einer Postcentralisation anwendbar ist, indem nicht die Einheit bei einer separaten Postberechnung gedacht werden kann. Dahingegen erscheint der erste Maaßstab, die Vertheilung der reinen Posteinkünfte nach dem Verhältnisse der seitherigen Postüberschüsse unter die verschiedenen Postverwaltungen, als der allein annehmbare. Diese Art und Weise der Bestimmung der Posteinkünfte hat nicht blos die Zweckmäßigkeit und die Gerechtigkeit für sich, sondern sie verstößt auch nicht gegen den staatsrechtlichen Bestand der fürstlich thurn- und taxisschen Posten. Die Gegner derselben mögen darüber nicht in Zorn gerathen, allein es muß gesagt werden: das fürstliche Haus Thurn und Taxis wird auch künftig in dem garantirten Besitz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten verbleiben müssen. Es würde wenig Klugheit verrathen, wollte man jetzt den Vernichtungskrieg gegen die taxisschen Posten beginnen, denn die Aufhebung derselben wäre nicht ohne die größten und gegenwärtig besonders empfindlichen Geldopfer von Seiten der Staaten, über welche sich dieselben ausgebreitet haben, möglich. Und der Nutzen davon? Er ist nicht recht einleuchtend, denn die Centralisation des deutschen Postwesens wird keineswegs, wie aus dem später Gesagten hervorgehen wird, bei dem Fortbestand der taxisschen Posten unmöglich und schwierig, noch ist sie gefährdet. Wie jede deutsche Postverwaltung oder jeder deutsche Staat sich nach der Centralisation den Beschlüssen des von der Reichsgewalt abhängigen zu constituirenden Reichs-General-Postamts unterwerfen muß: so wird sich auch der Fürst von Thurn und Taxis nicht der Befolgung dieser allgemeinen deutschen Beschlüsse entziehen können und dürfen, und wird es überhaupt nicht wollen. Allein der, allerdings durch die Herstellung der deutschen Einheit bedingte, eingeschränkte Besitz der Posten und der verhältnißmäßige Genuß hiervon wird ihm nicht gewaltsam entrissen werden dürfen. Ob und in wie weit eine Veränderung der Verhältnisse zwischen dem Fürsten von Thurn und Taxis und seinen Lehn- und Pachtherren nach der Centralisation einzutreten haben wird? — diese Frage gehört nicht hierher.

Die Vertheilung der verbleibenden reinen Posteinnahmen unter die seitherigen Postverwaltungen nach dem Verhältnisse der jetzt aus dem Postregale gezogenen Erträgnisse entspricht aber auch

24) a. a. O. §. 211. Note a.

der Billigkeit und Gerechtigkeit, weil nur hierdurch die so verschiedenartigen Resultate, die, wie oben durch Zahlen nachgewiesen wurde, aus dem Posteinkommen sich ergeben, zur richtigen Ausgleichung gebracht werden können. Die Schweiz, die sich gegenwärtig in gleichen Verhältnissen mit Deutschland befindet, hat ebenfalls die Absicht ausgesprochen, das Cantonal-Postwesen zu centralisiren. Art. 33. des durch die am 16. Aug. 1847 von der Tagsatzung ernannte Revisions-Commission vorgelegten Entwurfes der schweizerischen Bundesverfassung bestimmt nämlich: „Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften: 1) Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Allgemeinen ohne Zustimmung der betheiligten Cantone nicht vermindert werden. 2) Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen Grundsätzen bestimmt. 3) Für Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar nach folgenden näheren Bestimmungen: a) Die Cantone erhalten jährlich die Durchschnittssumme des reinen Ertrags, den sie in den drei Jahren 1845, 1846 und 1847 vom Postwesen bezogen haben. b) Wenn in Folge bestehender Verträge ein Canton vom Postwesen bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiete erweislichermaßen rein ertragen hat, oder wenn durch mit auswärtigen Staaten abgeschlossene Verträge ein bedeutender Mehrertrag für die Zukunft gesichert ist, so soll bei Ausmittelung der Entschädigungssumme auf solche Verhältnisse noch besonders Rücksicht genommen werden. c) Die Entschädigung geschieht durch jährliche Bezahlung der nach vorstehenden Bestimmungen ausgemittelten Entschädigungssumme, die jedoch mittelst des 25fachen Betrags in theilweisen Raten oder in Einer Zahlung losgekauft werden kann. d) Der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material gegen eine den Eigenthümern abzureichende Entschädigung zu übernehmen. e) Gebäulichkeiten kann die eidgenössische Postverwaltung gegen Entschädigung entweder als Eigenthum oder aber nur miethweise zur Benutzung übernehmen. f) Wenn sich die eidgenössische Postverwaltung und diejenigen, welche Entschädigung zu fordern berechtigt sind, über die nach vorstehenden Bestimmungen zu leistende Entschädigung nicht verständigen können, so entscheidet das Bundesgericht.“ Wenn also gesagt wird, daß den Cantonen für Abtretung des Postregals der Bund Entschädigung leistet, und zwar jährlich die Durchschnittssumme ihres reinen Postertrags in den drei letzten Jahren, nach Befinden mittelst des 25fachen Betrags: so ist im Principe damit ebenfalls die Vertheilungsweise der Posteinkünfte nach dem Verhältnisse der seitherigen Einnahmen ausgesprochen. Zweckmäßig ist aber dann auch die Vertheilungsweise,

der hier das Wort geredet wird, weil hierdurch jeder Staat oder jede Landes-Postverwaltung unmittelbar betheiligt an dem Postwesen erscheint und somit ihr Interesse an demselben rege erhalten wird. Manches Gebrechen und manche mögliche Verbesserung, die der Central-Ober-Postbehörde entgehen, werden durch die betheiligten Landesbehörden erkannt, und es wird von ihnen der vorgezeichnete Weg zu deren Abstellung oder Einführung eingeschlagen werden. Die Landes-Budgets, in denen das Einkommen aus dem Postregale als ein nicht unbedeutender Posten figurirt, werden nicht wesentlich alterirt werden. Eine neue förmliche Sanctionirung der Posteinkünfte als eine deutsche Steuer würde vermieden.

Es ist nicht zu leugnen, daß die gleichmäßige Ausmittelung der wahren Einkünfte aus dem Postwesen hier und da ihre mannichfachen Schwierigkeiten darbietet. Die österreichische Postverwaltung z. B. hat ein Aequivalent für die fürstlich Paar'sche Familie, die freie Stadt Hamburg Leibrenten zu bezahlen, Luxemburg und Holstein haben bis jetzt eigene Postverwaltung nicht gehabt u. s. w.; allein diese hervortretenden Schwierigkeiten können für unübersteiglich nicht gehalten werden, sie werden durch eine Postcommission ihre Ausgleichung und Erledigung finden.

Wäre aber die Vertheilung der reinen Posteinkünfte unter den gegenwärtigen Postverwaltungen nach dem Verhältnisse ihrer seitherigen Bezüge irgendwie wirklich der Centralisation nachtheilig: so würde natürlich von dieser Vertheilungsweise, ungeachtet der dafür sprechenden Gründe, gänzlich abzusehen sein. Eine solche Gefährdung ist aber keineswegs vorhanden, wie sich aus dem nachfolgenden, skizzenartig ausgeführten Bilde von dem centralisirten deutschen Postwesen, nach meiner Anschauung, ergiebt:

Die obere Leitung des gesammten deutschen Postwesens steht dem von dem Reichsoberhaupte (resp. Ministerium ꝛc.) abhängigen deutschen Reichs-General-Postamte zu. Dasselbe besteht aus der nöthigen Anzahl von Commissarien der Postverwaltungen. Demselben werden eine Central-Postcasse, eine oberste Revisions-Expedition und ein Coursbureau untergeordnet. Als Befugnisse stehen dem Reichs-General-Postamte zu: Feststellung des Umfanges des Postregales und der sehr zu beschränkenden Postzwangsbestimmungen mit Genehmigung des Reichstages (Ober- und Unterhauses ꝛc.); — Festsetzung der Posttaxen unter gleicher Genehmigung; — Abschließung von Postverträgen mit nicht deutschen Postverwaltungen; — Anordnung, resp. Ueberwachung des gesammten Postcourswesens, wobei zunächst die seitherigen Verbindungen maßgebend, dann aber allgemeine Grundsätze als leitend anzunehmen sein werden a) über Einrichtung von Hauptstraßenzügen, b) über Neben- oder Seitenverbindungen, bei letzteren mit

Rücksicht auf die Bevölkerung und den Flächenraum; — Herstellung einer Einheit in den Vorschriften über die Benutzung der Posten; — Herstellung einer Einheit in der Posttechnik, also im Cassen- und Rechnungswesen, in Chartirung, Annahme und Abgabe, Revision und was dem Alles anhängig ist; — Annahme von gleichen Verwaltungsgrundsätzen.

Die seitherigen obern Behörden für die Postverwaltung (General- und Ober-Postdirectionen u. s. w.) bleiben mit ihren Befugnissen, soweit sie nicht auf das Reichs-General-Postamt übergegangen sind, fortbestehen, jedoch im theilweisen Abhängigkeitsverhältnisse von dem Reichs-General-Postamte. Ihnen gebührt also die Anstellung, Entlassung der Beamten ihres Bezirkes, Handhabung der Disciplin, unter Beobachtung der vom Reichs-General-Postamte festgesetzten allgemeinen Verwaltungsgrundsätze; — Feststellung der Postrechnungen und Cassengelder ihres Bezirks; — Ausführung der Anordnungen des Reichs-General-Postamts ꝛc. Größere Directionen mögen in Provinzialdirectionen getheilt werden.

Eine hinlängliche Anzahl von Post-Inspectoren, nach Art der Zollvereins-Inspectoren, werden an Ort und Stelle den Postdienst überwachen und zur Herstellung und Erhaltung einer Einheit und gegenseitigen Controle beitragen.

Alle Ausgaben an Verwaltungs- und Betriebskosten werden gemeinschaftlich nach allgemeinen Normen bestritten; wohingegen die nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebskosten verbleibenden reinen Einnahmen nach dem Verhältnisse des seither aus dem Postregale gezogenen Erträgnisses unter die jetzt bestehenden Postverwaltungen zur Vertheilung kommen.

Dies nur die Umrisse zu der künftigen deutschen Postverfassung, um die es sich aber jetzt nicht handelt; denn diese wird erst durch eine später einzuberufende besondere Postcommission zu berathen und zur höhern Genehmigung vorzulegen sein. Es handelt sich gegenwärtig nur um die in das neue deutsche Grundgesetz aufzunehmenden Grundzüge hinsichtlich des Postwesens, nach welchen dann eine Postcommission den weiteren Ausbau vorzubereiten haben wird. Und hierüber allein glaubte ich mich des Weitern auszusprechen Veranlassung nehmen zu dürfen, in der Meinung, daß bei verschrobener Grundlage der Bau selbst schwierig und das Gebäude, wenn es dennoch entsteht, sehr wandelbar sein müsse.

Ich fasse nun zum Schlusse als Endresultat des Gesagten meine Meinung im Folgenden zusammen:

In Betracht, daß das Postwesen in Deutschland in seiner jetzigen vielgegliederten Gestalt verschiedene Mangelhaftigkeiten hat und haben muß, und seine hohe Bestimmung als eines der großen Culturmittel nicht vollständig erfüllen kann; und

in Betracht, daß die auf eine Postvereinigung hinzielenden, in einer Conferenz von deutschen Post-Abgeordneten in Dresden unlängst sich kundgegebenen Bestrebungen, die den gegenwärtigen deutschen Postzuständen anklebenden Mängel auf eine befriedigende Weise nicht zu beseitigen vermögen: so sind die deutschen Posten zu centralisiren, in der Weise, daß in Deutschland nur ein Postgebiet besteht mit einer obersten Postbehörde, einem Reichs-General-Postamte. Da jedoch, wie oben weitläufig auseinandergesetzt worden, gegen die in dem, von den XVII Männern des öffentlichen Vertrauens bearbeiteten Entwurfe des deutschen Reichsgrundgesetzes niedergelegte Idee, wornach die Verfügung über sämmtliche Posteinkünfte ausschließlich der Reichsgewalt zustehen soll, vielfache Bedenklichkeiten sprechen: so ist davon Umgang zu nehmen, dafür aber der oben ebenfalls näher begründete, die Zweckmäßigkeit, Billigkeit und practische Ausführbarkeit für sich habende, dabei aber mit der Centralisation nicht im Widerspruche stehende Vorschlag, die reinen Posteinkünfte nach dem Verhältnisse des seither von den deutschen Postverwaltungen aus dem Postregale gezogenen Erträgnisses unter die jetzt bestehenden Postverwaltungen zu vertheilen, einer reiflichen Erwägung zu unterstellen. Dahingegen sind alle Ausgaben an Verwaltungs- und Betriebskosten gemeinschaftlich nach allgemeinen Normen zu bestreiten.

Anhang.

Darstellung der bestehenden Bestimmungen über das Postregal und den Postzwang in den deutschen Bundesstaaten.

(Ein Beweismittel der großen Verschiedenartigkeit des deutschen Postregals.)

Oesterreich. Postpflichtig sind Briefe und periodische Schriften, seit deren Herausgabe nicht mehr als ein halbes Jahr verflossen ist. Unter Briefen werden überhaupt alle schriftliche, an abwesende Personen gerichtete Mittheilungen verstanden, dieselben mögen durch Handschrift oder Abdruck dargestellt oder vervielfältigt worden sein. Unter den allgemeinen Begriff von postpflichtigen Briefen fallen auch die amtlichen Zuschriften und Erlasse der Behörden (Amtsbriefe) und die an Behörden gerichteten Eingaben der Parteien; und sowol die inländischen als auch jene ausländischen Briefe, welche das österreichische Postgebiet betreten, sie mögen an Adressaten im Inlande gerichtet sein oder nur transitiren, sind dem Staats-

vorbehalte unterworfen. Unter periodischen Schriften werden Journale und Zeitungen, in Blättern oder Heften verstanden, sie mögen ebenfalls durch Handschrift oder Abdruck dargestellt oder vervielfältigt sein. Urkunden, Werthspapiere, Geld, Geld vorstellende Papiere, Bücher und andere Druckwerke, Waaren und sonstige Effecten, überhaupt alle anderen als die eben bezeichneten Gegenstände sind vom Postzwange frei; ihr Transport ist der Privat-Industrie unbedingt überlassen.

Es ist demnach außer den Postanstalten Niemandem gestattet, versiegelte oder auf irgend eine andere Art geschlossene Briefe und periodische Schriften aus einem Orte nach einem andern zu befördern, wenn beide Orte mit einander in einer unmittelbaren oder mittelbaren Postverbindung stehen oder der Transport nicht ohne Berührung einer Postanstalt geschehen kann, bei einer Strafe des Fünffachen desjenigen Betrages, welcher an der Postgebühr für den durch die Uebertretung vollzogenen oder versuchten Transport entfällt, jedoch nie unter 1 Gulden. Ausgenommen ist davon, wenn Jemand Briefe oder periodische Schriften durch einen Diener, einen eigenen Boten oder überhaupt durch eine zu seinem oder des Adressaten Hausstande gehörende oder zu dieser Versendung gedungene Person versendet, ohne daß hierbei eine Sammlung von Briefen ꝛc. für Rechnung zweier oder mehrer Versender oder Adressaten stattfindet. — In Bezug auf den Local-Transport (d. i. den Transport in dem Umfange eines Ortes selbst, aus einem Theile desselben in den andern) besteht blos hinsichtlich der Briefe das Verbot, daß für den Ort, für welchen zu dieser Art des Transportes eine Staats-Postanstalt besteht, Niemandem gestattet ist, eine Anstalt zu diesem Zwecke zu errichten. — In Bezug auf den Transport zur See ist es in jenen inländischen Seehäfen und Seeplätzen, wo Staats-Postanstalten bestehen, Niemandem gestattet, Briefsammlungen oder Postbureaux zum Behufe des regelmäßigen Brieftransportes zur See zu errichten, oder in sonst einer Art eine Nebenpostanstalt zu bilden; sowie es auch den zur See mit Schiffen in solchen Orten anlangenden Personen untersagt ist, die mitgebrachten Briefe ohne Vermittelung des im Hafenorte bestehenden Postamtes zu bestellen. Der Transport von Briefen ꝛc. mittelst Privat-Schiffen, die keine periodischen Fahrten unternehmen, ist erlaubt.

In Hinsicht auf den Personen-Transport ist es Jedermann untersagt:

a) auf dem Meere, auf Seen, Flüssen oder Kanälen Anstalten zu einer, in bestimmten Zeiträumen stattfindenden regelmäßigen Beförderung von Reisenden zwischen zwei oder mehrern Orten zu errichten oder zu unterhalten, für deren gegenseitige Verbindung

in derselben Richtung zur See oder auf derselben Wasserstraße eine Staats-Postanstalt zum Personentransporte besteht;

b) zu Lande:

1) auf Straßen, auf welchen Staats-Postanstalten zur Beförderung von Reisenden (Poststationen, Relais) bestehen, Reisende mit Pferdewechsel zu befördern, wenn der Reisende nicht früher in ununterbrochener Fahrt 12 Meilen mit denselben Pferden innerhalb des österreichischen Staatsgebiets zurückgelegt, oder Falls er noch keine solche Strecke zurückgelegt hätte, nicht wenigstens 48 Stunden an demselben Orte, wo der Pferdewechsel stattfindet, verweilt hat;
2) Anstalten, mittelst welcher die Beförderung von Reisenden zu Lande zu bestimmten Zeitpunkten periodisch wiederkehrend vollzogen wird, zu errichten oder zu unterhalten, wenn ein verbotener Pferdewechsel stattfindet und schon für den Personen-Transport zwischen denselben Orten eine vom Staate errichtete Eilfahrtsanstalt besteht.

Das Verbot des Pferdewechsels auf Poststraßen bezieht sich jedoch nicht auf den Fall, in welchem ein Reisender sich durch Pferde, die sein Eigenthum sind, weiter befördern läßt. Auch ist es einem mit der Post Reisenden, welcher während der Reise die Post verläßt, nicht verwehrt, sich vor einem Aufenthalte von 48 Stunden zur unmittelbaren Fortsetzung der Reise anderer Transportmittel (Privatfuhren, Eisenbahnen, Dampfschiffe u. dgl.) zu bedienen, gleichwie es umgekehrt einem, mit einer andern Fahrgelegenheit Reisenden unbenommen ist, sich während der Reise vor Ablauf der bemerkten Frist der Postanstalt zuzuwenden. Der Uebergang von einer gewöhnlichen Fuhrgelegenheit zu Eisenbahnen oder auf Dampfschiffe, und umgekehrt, fällt nicht unter das Verbot des Pferdewechsels.

Es können jedoch Personen-Transporte mittelst periodischer Fahrten zu Wasser und zu Lande auch von Privat-Unternehmern betrieben werden, wenn hierzu die Bewilligung der competenten politischen Behörde erwirkt worden ist und eine Gebühr an die Postcasse bezahlt wird, welche für solche Unternehmungen jedes Mal nach dem Umfang der Unternehmung an sich und mit Berücksichtigung der Ausdehnung und Beschaffenheit der von der Unternehmung benutzten Straßenstrecke bemessen wird.

Preußen. — Die Postverwaltung hat das Vorrecht:

1) einzig und allein versiegelte oder sonst verschlossene Briefe und Schriften, die von einem Orte, an dem sich eine Postanstalt befindet, nach einem andern derartigen Ort bestimmt sind oder die über einen solchen Ort hinausgehen, zu befördern. Erlaubt ist die Beförderung von Briefen (und Fahrpostgegenständen) eines und desselben Absenders durch expresse Bo-

ten, oder durch anderweitige Gelegenheit, im Fall der Brief damit früher als mit den Posten seine Bestimmung erreichen sollte, wenn diese Beförderung bei der Postanstalt des Absendungsortes angezeigt und das tarifmäßige Porto für den Brief erlegt wird;

2) einzig und allein alle postmäßig verpackten Packete bis zum Gewichte von 40 *Ct.* (Eisenwaaren bis 20 *Ct.*), die mit einem Begleitbriefe versehen und von einer Postanstalt zur andern oder über eine solche hinaus bestimmt sind, desgleichen alle Gelder und geldwerthen Papiere und ungemünzte Gold- und Silberbarren in einer Verpackung, sowie alle postmäßig verpackten Werthsachen und Pretiosen zu befördern.

In den von Preußen neu erworbenen rheinischen Provinzen bestehen in Folge der früher dort üblichen Gerechtsame einige Abweichungen. Im ehemaligen Herzogthume Berg erstreckt sich die Postpflichtigkeit der Packete bis 50 *Ct.*, auf dem linken Rheinufer nur bis 2 *Ct.*, im Neuwiedschen sind dieselben ganz vom Postzwange befreit.

3) Hinsichtlich des Personen-Transports steht der Post der Pferdewechsel und die regelmäßige Beförderungsweise als Vorrecht zu. Reisende, die mit Lohnfuhre ankommen, dürfen sich zu ihrer Weiterreise erst nach Ablauf von 24 Stunden einer andern Reisegelegenheit bedienen. Auf der linken Rheinseite bestehen noch mehre einzelne Personen-Transport- und Postprivilegien für einzelne Private. Auf den Strömen ist der Personenverkehr mittelst der Dampfschiffe völlig frei, ebenso auf den Eisenbahnen.

Die früher bestandene Lohnfuhrscheinabgabe, wornach jeder Lohnkutscher sich für eine Personenfahrt über 2 Meilen vor der Abreise auf der Postanstalt einen Schein gegen eine Abgabe von 1 Sgr. pro Pferd und Meile zu lösen hatte, ist aufgehoben.

Im Königreiche Sachsen stehen der Postanstalt folgende Vorrechte zu:

1) die ausschließliche Beförderung von verschlossenen Briefen und postmäßigen, d. h. unter 20 *Ct.* wiegenden, zum Transport mit den Posten geeigneten Packeten, sowie der Zeitungsdebit;
2) die Beförderung mit abgewechselten oder unterlegten Pferden;
3) das Verbietungsrecht der regelmäßigen Personenbeförderung an bestimmten Tagen.

Die Lohnkutscher und andere Fuhrleute, welche Reisende regelmäßig von einem Orte zum andern befördern und damit ein eigenes Gewerbe treiben, können jedoch von dem Verbote, diese Reisen an bestimmten Tagen der Woche oder des Monats zu verrichten oder dieserhalb eine öffentliche Bekanntmachung ergehen zu lassen,

auf Ansuchen und gegen Entrichtung einer tarmäßigen Concessionsgebühr, durch die Ober-Postbehörde dispensirt werden.

Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann, die früher erst nach 48, später nach 24 Stunden gestattet war, ist erlaubt, und die Abgabe von ¾ gGr. (später 1 Ngr.) für das Pferd und die Meile bei einer jeden auf 2 Meilen und weiter sich erstreckenden Personfuhre von Orten oder über Orte, wo Posthaltereien bestehen, aufgehoben.

Das Sammeln der Briefe von mehrern Absendern und die Versendung derselben unter einem Couverte ist verboten.

In Bayern ist die Einrichtung von Anstalten zum Personen- und Güter-Transporte mit Wechselung der Transportmittel ein ausschließliches Recht der Postverwaltung, dahingegen bedarf die Einrichtung regelmäßiger Fahrten für den Personen- und Güter-Transport ohne Wechselung der Transportmittel nur der Concession unter Einvernehmung der Postbehörden. Ein Postzwang für Gelder und Packete, sowie für Personen, besteht nicht, dagegen unterliegt der Pferdewechsel mit Privatgespann gewissen einschränkenden Bestimmungen. Briefe und Schriftenpackete bis 1 *Ct.*, sowie die Zeitungen dürfen nur durch die Post versandt werden.

Nach der hannoverschen Postverfassung steht die Beförderung von Briefen nur der Postverwaltung zu. Gelder unter 1000 Thlr., Acten und Päckereien bis 15 *Ct.* dürfen von den Eisenbahnverwaltungen nicht für ihre Rechnung befördert werden. Für Reisende besteht nur im Allgemeinen die Beschränkung, daß Fuhrleute nicht vor die Wagen fremder Reisenden spannen dürfen; übrigens unterliegt das Lohnfuhrwerk einer Stationsabgabe.

In Würtemberg müssen alle Briefe, mit alleiniger Ausnahme der zwischen dem Wohnorte und Bestimmungsorte des Privatboten versendeten, durch die Post versendet werden. Gelder und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, und alle Packete bis 25 *Ct.* incl. gehören zur Post. Die Beförderung von Personen zwischen Orten, welche durch eine Posteinrichtung in Verbindung stehen, ist im Allgemeinen verboten, ebenso der Wechsel der Transportmittel. Fuhrleute dürfen auf regelmäßigen Poststraßen sich der Kutschen und Kaleschen nicht bedienen und mit den Posten nicht am nämlichen Tage nach demselben Bestimmungsorte abgehen. Wenn Reisende mit Extrapost an einem Orte angekommen sind, darf die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann erst nach Verlauf von 48 Stunden stattfinden. Im Wesentlichen gelten diese Bestimmungen auch in den Fürstenthümern Hohenzollern.

Im Churfürstenthume Hessen, dem sich Schaumburg-Lippe, Lippe-Detmold und Hessen-Homburg in der Hauptsache anschließen, gehören alle verschlossene Briefe, Gelder und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, Päckereien aber bis 25 *Ct.*

incl. (in Hessen-Homburg bis 15 M.) zur Post. Die Einrichtung von Transport-Anstalten für Personen und Sachen mit Wechsel der Transportmittel ist ein ausschließliches Recht der Post. Hauderer unterliegen beim Personen-Transporte einem Stationsgelde. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann darf in Cassel erst nach 3 Tagen, an den übrigen Orten nach 2 Tagen (in Schaumburg-Lippe und Lippe-Detmold nach 24 Stunden) erfolgen, wenn Reisende mit Extrapost (oder Lohnfuhre) angekommen sind.

Die Postgesetzgebung des Großherzogthums Hessen bestimmt, daß alle Briefe, mit Ausnahme der durch unbezahlte Gefälligkeit besorgten, zur Post gehören. Für Gelder besteht kein Postzwang. Die Beförderung der Packereien ist der Post und den Fuhrleuten gemeinschaftlich vorbehalten, den Hauderern aber untersagt. Die Einrichtung von Anstalten zur regelmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit Wechselung der Transportmittel ist ausschließliches Recht der Postanstalt. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann darf erst nach 48 Stunden erfolgen, wenn Reisende mit Extrapost an einem Orte angekommen sind.

Baden. Alle verschlossene Briefe, verpackte Gelder und Pretiosen, sowie alle Packete bis excl. 25 M., wenn sie nicht zu offenen Commissionsbriefen gehören, dürfen nur durch die Post befördert werden. Institutmäßige Fuhrwerke, d. h. solche, die an bestimmten Tagen nach einer regelmäßigen Abwechslung auf Postwagen-Routen hin und herfahren, sind verboten. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann darf erst nach 48 Stunden erfolgen, wenn Reisende mit Extrapost angekommen und nach einem Stationsorte weiter reisen wollen.

In Luxemburg erstreckt sich das ausschließliche Recht der Postanstalt nur auf die Briefbeförderung, jedoch haben die Unternehmer von Anstalten für den Personen- und Sachentransport eine Concession nachzusuchen. Für Gelder, Packete und Reisende besteht demnach kein Postzwang; alle Briefe gehören zur Post, mit Ausnahme der Proceßacten und Schriftenpackete über 2 M.

Briefe und Gelder gehören im Großherzogthume Mecklenburg-Schwerin ausschließlich für die Posten. Alle Frachtgüter, ohne Rücksicht auf das Gewicht, dürfen nach Wahl der Aufgeber auch durch Frachtfahrer befördert werden. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn darf aber keine Packete bis 40 M. für ihre Rechnung befördern. Versiegelte Briefe dürfen die Frachtfuhrleute nur mit der einzigen Ausnahme mitnehmen, wenn solche an die Empfänger der Ladung bestimmt gerichtet und zu letzterer gehörig sind, in solcher Beziehung daher auch die Ballen oder Collis darauf bezeichnet werden. Das gewerbsmäßige Colligiren der Briefe ist verboten. Eine Beschränkung der Herstellung von Privat-Beförderungsanstalten besteht zwar nicht, jedoch ist dazu Concession einzuholen.

Ausländer, welche mit den Posten angekommen sind, können erst nach 24 Stunden mit gewechseltem Privat-Gespann weiter reisen, wenn sie ein Stationsgeld von 32 Schillingen bezahlen. Die Weiterreise mit den privilegirten Omnibuswagen ist dagegen gestattet.

In Mecklenburg-Strelitz ist ein promulgirtes Gesetz über einen Postzwang für Briefe, Gelder und Päckereien nicht vorhanden. Ausländer, welche mit Extrapost ankommen, dürfen erst nach 24 Stunden mit gewechseltem Privat-Gespann und gegen Entrichtung von Stationsgeld weiterreisen. Inländer sind verpflichtet, wenn sie einmal Extrapostpferde genommen haben, dergleichen auch auf den folgenden Stationen zu nehmen, es sei denn, daß sie von einem andern Orte, also nicht blos von ihrem Wohnorte eigene oder andere Pferde entgegen bestellt oder vorausgesandt haben, oder 24 Stunden am Stationsorte verweilen, oder mit der ordinairen Post weiterreisen wollen.

Nach der Post-Ordnung des Großherzogthums Sachsen-Weimar darf Niemand an solchen Orten, wo sich eine Postanstalt befindet, zur Post sich eignende und an Orte, welche ohne Umwege ebenfalls von der Post erreicht werden, bestimmte Briefe, Gelder und Packete für Bezahlung sammeln und befördern. Boten dürfen nur Packete, die nicht unter 10 *U.* schwer sind, Fuhrleute nur Frachtstücke nicht unter 25 *U.* annehmen und befördern. Die Einrichtung von Transportanstalten mit Pferdewechsel ist ein ausschließliches Recht der Post. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann darf erst nach 48 Stunden stattfinden, wenn Reisende mit der ordinairen Post, oder mit Extrapost, oder mit eigenem Wagen angekommen sind. Wer aber mit Lohnpferden und einem Lohnwagen angekommen ist, und nicht blos Pferde, sondern auch Wagen wechseln will, dem ist dies auf jeder Station und an jedem Orte unbeschränkt gestattet.

In Oldenburg besteht nur ein altes Gesetz, nach dem den Fuhrleuten verboten ist, Packete unter 50 *U.* zu befördern. Ein expresser Bote darf für Andere keine Briefe und Packete mitnehmen.

In Holstein gehören alle Briefe, geschriebene oder gedruckte, versiegelte oder unversiegelte, mit Ausnahme der zu nicht postzwangspflichtigen Packeten gehörigen Avisbriefe, die zwar verschlossen sein, aber das Gewicht eines einfachen Briefes nicht übersteigen dürfen, zur Post; ebenso alle Geldsendungen und alle Packete bis incl. 40 *U.*, ausgenommen an den Tagen, an denen keine Postverbindung zwischen den Orten besteht. Ein Verbot der Einrichtung gewisser Beförderungsanstalten besteht nicht, doch sind die Lohnfuhrleute zur Lösung eines Lohnfuhrscheins verpflichtet. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann darf erst nach

16 Stunden stattfinden, wenn Reisende mit Extrapost angekommen sind.

Die Postverfassung des Herzogthums Braunschweig bestimmt: Die Beförderungsmittel durch Wechsel des Gespanns, ingleichen die Beförderung von Personen und Postgütern an bestimmten Tagen und Stunden nach bestimmten Orten, gehören zu den ausschließlichen Rechten der Post. Zur ausschließlichen Beförderung durch die Post gehören alle verschlossene Briefe, zu welchen auch dergleichen Frachtbriefe zu rechnen sind, alle postmäßige Packete bis zu 20 *Ct.* (bei Eisenbahnen bis 15 *Ct.*), alle Geldsendungen und Zeitungen. Das Einsammeln der Briefe von Andern, um solche mit der Post unter einem Couverte zu versenden, ist nicht erlaubt. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann ist nur nach 24 Stunden gestattet.

Nassau. Briefe dürfen nicht durch Boten besorgt werden, wenn sich an dem Abgangsorte eine Postanstalt befindet. Für Gelder und Packete besteht kein Postzwang. Eine Beschränkung der Errichtung von Privat-Beförderungsanstalten besteht im Allgemeinen nicht; jedoch ist die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann erst nach 48 Stunden gestattet, wenn Reisende mit Extrapost an einem Orte angekommen sind.

Im Herzogthume Sachsen-Coburg-Gotha, im Fürstenthume Schwarzburg-Sondershausen (tarisscher Verwaltung), und Reuß jüngerer Linie (Schleitz, Ebersdorf, Gera) ist die Errichtung von regelmäßigen Transportanstalten ein ausschließliches Recht der Post. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann darf erst nach einem Aufenthalte von 48 Stunden erfolgen, wenn Reisende mit der Post an einem Orte angekommen sind. Alle Briefe, Gelder und Packete bis incl. 25 *Ct.* (in Sondershausen bis 20 *Ct.*), gehören zur Post.

Im Fürstenthume Schwarzburg-Rudolstadt (tarisscher Verwaltung) und Reuß älterer Linie (Greiz) sind keine gesetzlichen Bestimmungen vorhanden; bei der Beurtheilung postalischer Fragen wird dem Herkommen gemäß die weimarsche Postordnung als maßgebend betrachtet.

Lübeck kennt zwar keinen Postzwang für Briefe, Gelder und Packete, das gewerbmäßige Sammeln und Befördern von Briefen ist jedoch nicht gestattet. Für inländische Reisende besteht ein Postzwang nicht; fremde Wagen dürfen nur mit Extrapost weggeschafft werden. Fremde Hauderer können gegen Erlegung von Stationsgeld Fremde und Einheimische mitnehmen; dänische Fuhrleute dürfen indeß nicht mit Fremden durch Lübeck fahren, auch keine aus Lübeck mitnehmen.

In Bremen gehören alle Briefe zur Post. Für Gelder, Packete und Personen besteht ein Postzwang nicht. Das Abholen

und Distribuiren der mit Schiffsgelegenheit angekommenen Briefe ist untersagt, ebenso die gewerbsmäßige Beförderung von Briefen zwischen Bremen, Vegesack und Bremerhaven.

In Hamburg bestehen allgemeine Verordnungen, welche das Colligiren und Distribuiren von Schiffsbriefen verbieten. Alle Briefe gehören zur Post. Für Gelder und Packete besteht ein Postzwang nicht. Reisewagen, d. h. solche, die mit Koffern oder Bachen versehen sind oder Reisende weiter befördern, sind der Post zur ausschließlichen Beförderung vorbehalten. Gegen Entrichtung der Hälfte der Extrapostтare an den Posthalter darf jedoch befördert werden: a) alles fremde Fuhrwerk, welches Reisende gebracht und binnen 24 Stunden zurückgenommen wird; b) alles von fremden Reisenden für die Dauer der Reise gemiethete und bei ihnen bleibende Fuhrwerk. Alles fremde Fuhrwerk für weitere Reisen zahlt 2 Mark.

In Frankfurt gehören alle Briefe zur Post. Für Packete besteht ein Postzwang nicht. Die Weiterreise mit gewechseltem Privat-Gespann darf erst nach 24 Stunden stattfinden, wenn Reisende mit Extrapost an einem Orte angekommen sind.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Oesterreich.

Circulare

der k. k. Landes-Regierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns, mehrere Aenderungen des bestehenden Porto-Regulativs der k. k. Postanstalt vom Jahr 1842 betr.

Um dem allgemeinen Verkehr, noch ehe es möglich ist, durchgreifende Reformen in der Einrichtung der Postanstalt vorzunehmen, jede zulässige Erleichterung zu gewähren, hat der hohe k. k. Ministerrath folgende Aenderungen des bestehenden Portoregulativs der k. k. Postanstalt beschlossen: 1) Der Portosatz für den einfachen Brief wird auf die Entfernung bis einschließlich 10 Meilen von 6 Kr. auf 3 Kr. C.-M. herabgesetzt; für die Entfernungen von 10 bis 20 Meilen, dann für alle übrigen Entfernungen haben die bisherigen Portosätze von 6 und 12 Kr. fortan zu gelten. 2) Die Abnahme einer besondern Bestellungsgebühr für die mit der Briefpost eingelangten, in die Wohnung der Empfänger zugestellten Briefpostsendungen, hat in allen Orten, wo Aerarial-

postämter bestehen, und insbesondere bei der Stadtpost der Haupt- und Residenzstadt Wien aufzuhören. In den Orten jedoch, wo der Briefpostdienst durch Postmeister ausgeübt wird, welche die Zustellung der Briefsendungen durch von ihnen angestellte Briefträger besorgen, hat es vorläufig bei Abnahme der Zustellungsgebühr, wie sie zufolge besonderer Bestimmungen eingeführt ist, zu verbleiben. 3) Für Zeitungen und Journale, welche außer dem Wege der Pränumeration durch die k. k. Postämter versendet werden, für Preiscourante, Börsenzettel, gedruckte oder lithographirte Circulare, Bücher, Brochuren, Musikalien, sowie für gedruckte Sachen aller Art, denen außer der äußern Adresse etwas Geschriebenes nicht beiliegt, desgleichen für Correcturbogen ohne das Manuscript, lediglich mit den durch die Correctur selbst veranlaßten Eintragungen und Abänderungen, endlich für Waarenmuster ist, wofern diese Gegenstände unter Kreuzband, welches den Inhalt wahrnehmen läßt, abgesendet und bei der Aufgabe frankirt werden, der 4. Theil der tarifmäßigen Briefportogebühr, in keinem Falle aber weniger als Ein Kreuzer C.-M. als Portotaxe zu entrichten. Diese Bestimmungen haben für alle Briefpostsendungen, die in sämmtlichen Theilen der Monarchie, mit Ausnahme von Ungarn, vom 1. Juni 1848 an vorkommen, in Wirksamkeit zu treten, wegen deren Handhabung bei den Postämtern die k. k. oberste Hofpostverwaltung das Erforderliche verfügen wird ꝛc.

Wien, am 6. Mai 1848.

Bayern.

Verordnung, das Fahrpost-Tarifwesen betr. [1])

Maximilian II. ꝛc. ꝛc. Von der Absicht geleitet, größere Erleichterung des Verkehrs und zugleich Vereinfachung des Dienstes herbeizuführen, finden Wir Uns bewogen, bezüglich des Tarifwesens für Unsere Fahrposten zu verfügen, was folgt:

I. Die Benutzung der Fahrposten richtet sich nach den bestehenden allgemeinen postdienstlichen Bestimmungen, insoweit solche durch gegenwärtige Verordnung selbst keine Abänderung erleiden.

II. Die Meilenentfernung, welche dem Portoausmaaße zu Grunde liegt, wird, wie bisher bezüglich der Personen nach dem Straßenzuge, bezüglich der Frachtstücke in gerader Linie berechnet.

III. An Frachtporto ist zu erheben:

1) eine Gewichtstaxe,

2) eine Werthstaxe (Assecuranzgebühr).

Die Gewichtstaxe beträgt auf je eine Meile für jedes Pfund

---

1) Reg.-Bl. f. d. K. B. Nr. 33. — Verordn.- u. Anz.-Bl. f. d. k. b. Posten u. Eisenbahnen. Nr. 16.

$\frac{1}{8}$ Kr., welche Taxe mit Abrundung der Taxbeträge auf Groschen berechnet wird und zwar:

a. bei Entfernungen von 1—10 Meilen für jede Meile mit $\frac{1}{8}$ Kr.;

b. bei Entfernungen von mehr als 10 Meilen aber für je 5 Meilen mit $\frac{5}{8}$ Kr.

Hiebei ist der geringste Portobetrag:

a. für Sendungen bis 2 Loth schwer mit 3 Kr.,

b. für Sendungen über 2 Loth schwer mit 6 Kr. auf je 10 Meilen zu erheben.

Die Werthstaxe beträgt für jedes 100 Fl. declarirten Werthes:

auf Entfernungen	bis 10	Meilen	1	Kr.
" " von 11	" 20	"	2	"
" " über	20	"	3	"

IV. Dem Absender bleibt es frei gestellt, die Grenze der verlangten Gewähr durch die Erklärung des Werthes nach eigenen Ermessen zu bestimmen.

In Verlust- und Beschädigungsfällen wird die zu leistende Entschädigung nach Maßgabe des declarirten Werthes bemessen.

Bei Sendungen, für welche ein bestimmter Werth nicht angegeben ist, erstreckt sich die Gewähr der Postanstalt bis zum Belaufe von 1 Gulden für jedes Pfund der Sendung.

V. Die Gewichtstaxe wird von einer jeden Sendung erhoben, die Werthstaxe ist aber nur dann in Ansatz zu bringen, wenn der Werth declarirt ist, und 1 Gulden für jedes Pfund des ermittelten Gewichtes übersteigt.

VI. Für die Localsendungen zwischen den an den Eisenbahnen gelegenen Postanstalten hat der ermäßigte allgemeine Eisenbahnpackettarif in Anwendung zu kommen.

VII. Für Postvorschüsse, welche nach den hierüber bestehenden speziellen Vorschriften gegeben werden, ist die Procuragebühr auf 3 Kr. von jedem Gulden bestimmt.

VIII. Die Personentaxen sollen auf den Eilwägen 12 Kr. für die Wegs-Stunde betragen, vorbehaltlich der besonderen Bestimmungen für außerordentliche Fahrteinrichtungen.

Das Passagiergut ist, mit Ausschluß des freien Handgepäcks, gleich den übrigen Fahrpostsendungen zu behandeln.

IX. Bei den Fahrposten sind die herkömmlichen Gebühren für Aufgabsscheine allgemein auf drei Kreuzer, für Reisescheine aber auf sechs Kreuzer ermäßigt.

X. Behufs der Berechnung der tarifmäßigen Gebühren sind die überschießenden Theilbeträge stets als volle Meilenpfunde und Hunderte anzusetzen.

XI. Gegenwärtige Verordnung, deren Bestimmungen mit dem 1. Juni d. J. in Wirksamkeit treten, ist durch das Regierungsblatt zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

Unser Staatsministerium der Finanzen ist mit dem Vollzuge beauftragt.

München, den 11. Mai 1848.

Max.

Frhr. von Lerchenfeld.

Mecklenburg-Schwerin.

Verordnung wegen Einführung eines veränderten Porto-Tarifs.

Friedrich Franz, von Gottes Gnaden Großherzog von Mecklenburg, Fürst zu Wenden, Schwerin und Ratzeburg, auch Graf zu Schwerin, der Lande Rostock und Stargard Herr ꝛc. — Da die Annahme des Vierzehnthalerfußes als Landesmünzfuß es erforderlich macht, die Tarife, nach welchen das Postporto auf Unseren Posten erhoben wird, anders feststellen zu lassen, so haben Wir, unter thunlichster Berücksichtigung der Verhandlungen der ersten deutschen Post-Conferenz, den hier anliegenden Porto-Tarif entwerfen lassen, welchem Wir Unsere landesherrliche Genehmigung kraft dieses dahin ertheilen, daß vom 1. Mai d. J. an das Postporto für alle Postsendungen — insoweit nicht besondere Vereinbarungen mit anderen Staaten entgegen stehen — nach demselben erhoben werden soll.

Veränderungen, welche Wir im Laufe der Zeit etwa Selbst vorzunehmen beschließen sollten, oder welche nach dem Zustandekommen eines deutschen Postvereins erforderlich werden, behalten Wir Uns vor eintreten zu lassen.

Gegeben durch Unsere Kammer, Schwerin, am 8. April 1848.

Friedrich Franz.

von Levetzow.

Taxe,

nach welcher vom 1. Mai 1848 inclusive an das Postporto bei den großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Postanstalten für alle inländische Sendungen zu erheben ist.

I. Taxgrundlagen.

§. 1. Die Grundlage der Portotaxe ist:

a. die directe Entfernung nach Meilen von 2000 Ruthen rheinländisch, jedoch mit angemessener Abrundung der sich etwa ergebenden Bruchmeilen, wie solches aus dem bei jeder Postanstalt ausgehängten Localtarife zu entnehmen sein wird;

b. das Gewicht, und zwar bis auf Weiteres das Cölnische, und
c. in Fällen der Werthangabe, der angegebene Werth;
d. die Portohebung geschieht in Courant nach dem Münzgesetze vom 12. Januar 1848.

II. Brieftaxe.

§. 2. Das Porto für den einfachen Brief beträgt bei einer Entfernung bis 2 Meilen . . . . . 1 ßl. — pf.,
über 3 bis 6 Meilen . . . . . 1 = 6 =
über 6 Meilen für jede weitere Entfernung . 3 = — =

§. 3. Ein einfacher Brief ist ein solcher, welcher weniger als ein volles Loth wiegt.

Für Brief- und andere Schriftsendungen, welche das Gewicht eines vollen Lothes erreichen oder übersteigen, wird der zweifache Briefportosatz so lange forterhoben, bis das Porto nach der Päckereitaxe (§. 8.) mehr beträgt.

Briefe mit angegebenem Werthe werden mit derselben Taxe belegt, nur tritt dann das Werthporto (§. 8. sub c.) dem Briefporto hinzu.

§. 4. Für Zeitungen, Journale, Preiscourante, gedruckte oder lithographirte Circulare, Empfehlungsbriefe, sowie für gedruckte Sachen und Brochüren aller Art, denen außer der (äußeren) Adresse etwas Geschriebenes nicht beigefügt ist, ingleichen für Correcturbogen ohne Manuscript, lediglich mit den durch die Correctur selbst veranlaßten Eintragungen und Abänderungen, wird, wenn sie unter Kreuzband versendet werden, bis zum Gewichte von 4 Loth inclusive

der vierte Theil

des tarifmäßigen Briefportos erhoben.

Für Sendungen unter Kreuzband über 4 Loth schwer, welche den vorgedachten Bedingungen entsprechen, wird Päckereiporto nach der Grund- und Gewichtstaxe erhoben, und darf demnach für solche Sendungen der für Päckereien ebenfalls zur Anwendung kommende 2fache Briefportosatz nie wahrgenommen werden.

Als Mindestbetrag wird für die einzelne Sendung nie weniger als 6 Pfennige erhoben.

Das Zusammenlegen oder Zusammenpacken mehrerer Exemplare der genannten Gegenstände unter einem Kreuzbande ist gestattet, insoferne sie den obigen Vorschriften entsprechen.

Kreuzbandsendungen sind der Regel nach nur frankirt zur Versendung anzunehmen. Die unfrankirte Versendung derselben ist jedoch ausnahmsweise dann zulässig, wenn der Aufgeber erklärt, die unabgelöst zurückkommenden Sendungen für das darauf haf-

tende Porto zurücknehmen zu wollen; der Postanstalt bleibt übrigens unbenommen, den Betrag des Gesammtporto einstweilen berichtigen zu lassen.

§. 5. Für Waarenproben und Muster, welche auf eine Art verwahrt aufgegeben werden, daß die Beschränkung des Inhalts auf die obgedachten Gegenstände ersichtlich ist, wird bis zum Gewichte von 4 Loth incl.

die Hälfte

des tarifmäßigen Briefportos, jedoch nie weniger als das einfache Briefporto, erhoben.

Diesen Sendungen darf, wenn vorstehende Ermäßigung zur Anwendung kommen soll, nur ein einfacher Brief angehängt werden, welcher mit der Waarenprobe oder mit den Mustern zusammen zu wiegen ist.

Waarenprobensendungen über 4 Loth schwer gehören in die Kategorie der Päckereisendungen.

§. 6. Für recommandirte Briefe wird erhoben:

a. das tarifmäßige Briefporto,
b. eine Recommandationsgebühr von 2 ßl., welche ohne Unterschied, ob der Brief frankirt oder unfrankirt ist, bei der Aufgabe zu entrichten ist.

Verlangt der Absender eine von dem Adressaten zu vollziehende Empfangs-Bescheinigung (Retour-Recepisse), so ist solches auf der Adresse zu bemerken, und ist für dieselbe außerdem

einfaches Briefporto

bei der Aufgabe zu entrichten.

Für einen verlornen recommandirten Brief wird ein Ersatz von 14 Thalern geleistet. Die Reclamationsfrist ist auf 6 Monate vom Tage der Aufgabe an beschränkt und findet nach Ablauf dieser Frist ein Ersatzanspruch gegen die Postverwaltung nicht mehr statt.

§. 7. Briefe, deren Annahme von den Adressaten verweigert wird, oder deren Empfänger nicht ermittelt werden können, werden bei der Zurücksendung mit Porto nicht belegt.

III. Päckereitaxe.

§. 8. Für Päckereisendungen ist an Porto zu erheben:

a. eine Grundtaxe, ohne Rücksicht auf Gewicht und Werth der Sendung, von 1 ßl. für die ersten 3 Meilen, und von 6 Pfennigen für jede weiteren 3 Meilen;
b. eine Gewichttaxe von 2 Pfennigen für jedes Pfund und je 3 Meilen, und
c. wenn eine Werthangabe stattfindet, eine Werthtaxe von 1 ßl.

für 100 Rthlr. Courant für die ersten 3 Meilen, und von 6 Pfennigen für jede weiteren 3 Meilen.

Als geringster Betrag ist für jede Päckereisendung zweifaches Briefporto zu erheben, welchem im Falle der Werthangabe noch das Werthporto hinzutritt.

§. 9. Die Grundtare und die Gewichttare werden auf alle Päckereisendungen, für welche nicht etwa zweifaches Briefporto zu erheben ist, angewendet, die Werthtare jedoch nur dann, wenn ein Werth von dem Absender angegeben worden ist und solcher ¼ Rthlr. für jedes Pfund des ermittelten Gewichts der betreffenden Sendung übersteigt.

§. 10. Einzelne vorkommende oder überschießende Lothe (über ein ganzes oder über mehrere Pfunde), desgleichen Theilbeträge über die vollen Hunderte bei Werthdeclarationen werden bei der Portoberechnung für volle Pfunde, beziehungsweise Hunderte, gerechnet.

§. 11. Wenn mehrere Päckereien zu einer Adresse gehören, so wird für jeden einzelnen Gegenstand der Sendung die Grund-, Gewicht- und Werthtare abgesondert berechnet und im Gesammtbetrage erhoben.

§. 12. Für einzelne Sendungen ist:

a. bis zum declarirten Werthe von 5 Rthlr. incl. . ¼,
b. bis zum declarirten Werthe von 50 Rthlr. incl. . ½,
c. über 50 Rthlr., jedoch unter 100 Rthlr. . . das Ganze des oben in §. 8. sub c. bestimmten Werthportos, jedoch nie weniger als 6 Pfennige zu erheben.

§. 13. Den Päckereisendungen ist der Regel nach entweder eine Adresse oder ein Begleitbrief beizugeben, auf welche die zu der betreffenden Sendung gehörigen Gegenstände nach ihrer Beschaffenheit und Signatur, im Falle der Werthangabe auch nach ihrem Werthe, einzeln zu verzeichnen sind.

§. 14. Adressen und Begleitbriefe zu Päckereisendungen bleiben, wenn der Begleitbrief das Gewicht des einfachen Briefes nicht übersteigt, untaxirt; für schwerere Begleitbriefe ist dagegen das volle tarifmäßige Porto zu erheben.

§. 15. Die im §. 8. festgesetzte Werthtare findet nur dann Anwendung, wenn der Absender einen Werth declarirt hat. Diese Werthdeclaration ist sowol an und für sich, als auch dem Geldbetrage nach, selbst bei Versendungen baaren Geldes, von der Willkühr des Absenders abhängig.

§. 16. Die großherzogliche Postverwaltung leistet in Verlustfällen für alle Päckereisendungen Garantie, und zwar:

a. wenn eine Werthdeclaration nicht stattgehabt hat, mit ¼ Rthlr. für jedes Pfund;

b. wenn eine Werthdeclaration stattgehabt hat, nach dem Betrage derselben.

Bei vorkommenden Beschädigungen kann ein Ersatz innerhalb dieser Grenzen nur bis zum Belaufe des wirklich erlittenen Schadens in Anspruch genommen werden.

§. 17. Alle Werthangaben sind auf den Adreßseiten der Begleitbriefe und auf den Päckereisendungen selbst übereinstimmend zu machen. Ein Werthvermerk auf der Siegelseite der Begleitbriefe wird weder bei der Taxe berücksichtigt, noch gewährt derselbe einen Anspruch auf höheren Ersatz, als für Packete ohne Werthangabe. Ein Werthvermerk auf dem Packete allein ist durchaus unzulässig.

§. 18. Päckereien, deren Annahme von den Adressaten verweigert wird, oder deren Empfänger nicht ermittelt werden können, werden bei der Zurücksendung mit demselben Porto belegt wie bei der Hinsendung.

IV. Geldvorschüsse und Baarzahlungen.

§. 19. Geldvorschüsse haben die Postanstalten auf Briefe und andere Sendungen zu leisten. Die Auszahlung des Vorschusses erfolgt jedoch erst dann, wenn vorher von der Postanstalt des Bestimmungsortes die Anzeige eingegangen ist, daß der Adressat die Sendung angenommen hat.

Wird eine Vorschußsendung nicht binnen 8 Tagen nach deren Eintreffen am Bestimmungsorte von dem Adressaten eingelöst, oder ist derselbe nicht zu ermitteln, so erfolgt die Zurücksendung im ersten Falle nach Ablauf der achttägigen Frist, im andern Falle sofort.

§. 20. Beträge unter und bis 5 Rthlr. können, wenn es verlangt wird, auf Briefe und andere Sendungen bei der Postanstalt des Abgangsortes zu dem Zwecke baar eingezahlt werden, damit der Adressat einen gleichen Betrag bei der Postanstalt des Bestimmungsortes in Empfang nehmen könne. Zur Beseitigung aller Mißverständnisse hat der Absender den Betrag der Baarzahlung eigenhändig auf der Adresse zu bemerken.

§. 21. Für jede 16 Schillinge oder darunter eines Vorschusses oder einer Baarzahlung wird, außer dem tarifmäßigen Porto, eine Gebühr von 6 Pf. von demjenigen erhoben, der das Porto zahlt.

§. 22. Zurückgehende Sendungen, auf welche Vorschüsse haften oder Baarzahlungen geleistet worden sind, werden nach Maßgabe der Bestimmungen in den §§. 7. und 18. behandelt.

Die bei einer Baarzahlung erlegte Gebühr (§. 21.) wird nicht restituirt. Für eine zurückkommende Vorschußsendung ist die Hälfte der Gebühr von dem Absender mit dem Porto einzuziehen.

V. Landporto.

§. 23. In Fällen, wo Landporto zu erheben ist, wird für Brief- und Päckereisendungen das Porto für 3 Meilen wahrgenommen.

Landporto ist nur dann zu erheben, wenn

a. entweder Brief- oder Päckereisendungen zwischen zweien Postanstalten aufgegeben werden und deren Bestimmungsort dann die nächste Postanstalt ist; oder
b. umgekehrt bei einer Postanstalt aufgegeben worden sind und unterwegs, ohne die nächste Postanstalt zu erreichen, wieder abgegeben werden, oder endlich
c. unterwegs zwischen zweien Postanstalten aufgegeben werden, über die nächstbelegene Postanstalt hinausgehen, jedoch zwischen dieser und der nächsten Postanstalt bleiben.

Sendungen, welche der Landportotaxe unterliegen, können nicht gleichzeitig mit einem anderen Portosatze belegt werden.

VI. Bestellgeld.

§. 24. Für die durch die Briefträger bestellten Briefe und sonstigen Sendungen wird an Bestellgeld erhoben:

a. für Briefe — recommandirte und nicht recommandirte — bis zum Gewichte von 4 Loth excl. . . . . — Sgl. 3 Pf.
b. für Briefe von 4 Loth incl. schwer, für Werthbriefe, für Päckereien, ohne Rücksicht darauf, ob eine Werthangabe erfolgt ist oder nicht,

			bis 4 Pfd. incl.			. . . . .	—	=	6	=
über 4 Pfd.	=	25	=	=		. . . . .	1	=	—	=
= 25	=	= 50	=	=		. . . . .	2	=	—	=
= 50	=	= 75	=	=		. . . . .	3	=	—	=

und so weiter für je 25 Pfd. mehr immer 1 Sgl. mehr.

c. für die zu Päckereisendungen gehörigen einfachen Briefe und Adressen wird kein abgesondertes Bestellgeld wahrgenommen;
d. bei Retoursendungen wird das Bestellgeld am Bestimmungsorte gestrichen und dagegen dasselbe am Aufgabeorte von neuem, jedoch immer nur einmal berechnet;
e. bei der Nachsendung von Briefen und Päckereien bleibt, insoferne der Versuch einer Bestellung wirklich gemacht worden ist, das berechnete Bestellgeld bei Bestande und wird bei der Nachsendung (mit dem etwanigen Porto) eingezogen.

VII. Allgemeine Bestimmungen.

§. 25. Sendungen, welche unrichtig instradirt worden, sind ohne allen Verzug nach dem richtigen Bestimmungsorte zu beför-

dern, woselbst für frankirte Sendungen kein Porto, bei unfrankirter Absendung aber nur das bei richtiger Spedition zu erhebende Porto von dem Empfänger wahrzunehmen ist.

§. 26. Sendungen, welche den Adressaten nach einem anderen, als dem ursprünglich auf der Adresse bezeichneten Bestimmungsorte nachgesandt werden, sind von dem betreffenden ersten nach dem zweiten Bestimmungsorte von neuem mit Porto zu belegen.

§. 27. Für Laufzettel, welche auf Requisition abgesendet werden, ist das einfache Briefporto bis zum Bestimmungsorte des Laufzettels von dem Requirenten zu erheben.

In Fällen, wo Laufzettel um Auskunft über Briefe oder sonstige Sendungen zu erhalten abgesendet werden, ist das Porto für den Laufzettel dem Requirenten dann zu restituiren, wenn sich ein Verschulden der Postanstalt bei der Spedition ergeben sollte.

§. 28. Werthdeclarationen, welche in einem anderen Münzfuße, als in Courant nach dem 14-Thalerfuße, geschehen sind, werden Behufs der Taxirung auf Courant reducirt.

§. 29. Bei der Porto-Erhebung werden Pfennigbrüche nicht berücksichtigt, ganze Pfennige aber, welche nicht $\frac{1}{4}$ Sgr. voll betragen, bis zu dem nächstfolgenden $\frac{1}{4}$ Schilling abgerundet.

§. 30. Ueber alle zur Post gegebenen Werthsendungen, ingleichen über recommandirte Briefe und geleistete Baarzahlungen, muß dem Absender Seitens der Postanstalt ein Postschein unaufgefordert und unentgeltlich behändigt werden. Der Adressat kann dagegen die vorgedachten Sendungen ebenfalls nur gegen eine, von ihm zu vollziehende Bescheinigung in Empfang nehmen.

§. 31. Auf die Sendungen aus und nach dem Auslande finden die Bestimmungen der vorstehenden Posttaxe nur in soweit Anwendung, als die mit dem Auslande bestehenden Verträge es gestatten.

§. 32. Vom 1. Mai d. J. incl. an werden sämmtliche bisherige inländische Postporto-Taxen, sowie alle speciell oder allgemein zugestandene Porto-Ermäßigungen aufgehoben.

Ein Tarif zur Erhebung des Portos für Ueberfracht der Reisenden wird noch besonders publicirt werden.

§. 33. Ebenso werden vom 1. Mai d. J. an außer Anwendung gesetzt:

a. der §. 21. sub e. der Post-Ordnung vom 1. Januar 1770, betreffend die getreue Angabe des mit den Posten zu versendenden baaren Geldes und sonstiger kostbarer Sachen, sowie
b. die im §. 22. sub e. der Post-Ordnung deshalb geordneten Strafbestimmungen;

c. die Verordnungen vom 4. Mai 1808 und 15. August 1811, wegen genauer Angabe der Geldsendungen nebst Strafbestimmungen;
d. der §. 67. der Post-Ordnung, soweit dessen Inhalt durch den §. 16. der vorstehenden Taxe modificirt wird;
e. die Bestimmung sub 7. der Verordnung vom 7. März 1811, welche ebenfalls mit dem bereits in Bezug genommenen §. 16. nicht übereinstimmt;
f. die Verordnung vom 18. October 1809, welche durch den §. 28. ihre Wirksamkeit verliert;
g. die unterm 10. Februar 1810, 16. September 1816 und 17. April 1818, wegen des Postverlags ergangenen Bestimmungen.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Oesterreich.

Die bisherige Poststation in Mähr. Ostrau ist in eine Briefsammlung in Mähr. Ostrau, und in ein Postrelais am Bahnhofe dieses Ortes umgestaltet, und das Postenausmaß zwischen dem Bahnhofe und der Poststation in Nieder-Bludowitz von $1\frac{1}{8}$ auf $1\frac{1}{4}$ Posten erhöht worden.

In dem Städtchen Richenburg, Chrudimer Kreises in Böhmen, und in dem Markte Wiesenberg, Olmützer Kreises in Mähren, sind selbstständige Briefsammlungen eingerichtet worden, welche sich sowol mit Correspondenzen als Fahrpostsendungen befassen. Erstere ist mittelst einer täglichen Botenpost mit dem Postamte in Chrudim, letztere durch die durchpassirende Mallepost in Postverbindung gesetzt.

In Folge der zwischen der k. k. obersten Hofpostverwaltung und dem Verwaltungsrathe der Dampfbootfahrten des österreichischen Lloyd in Triest getroffenen Uebereinkunft ist das Seeporto festgesetzt:

a. für Briefe zwischen Oesterreich, Ancona, den ionischen Inseln und Griechenland wie bisher mit 12 Kr., dann

b. für jene zwischen Oesterreich und allen Orten des Orients und am schwarzen Meere mit 18 Kr. für den einfachen $\frac{1}{2}$ Loth wiegenden Brief. Die Seeportotaxen von 12 und 18 Kr. steigen

für die mehr als ½ Loth wiegenden Briefe in einem dem österreichischen Briefportotarife sich annähernderen Verhältnisse wie folgt:

bis ½ Loth incl.	. . . . .				1fach
über ½	= bis 1 Loth incl.	. . . .			1½ =
= 1	= = 6	= für jedes ½ Loth			½ =
= 6	= = 7	=			7 =
= 7	= = 8	=			8 =
= 8	= = 12	=			9 =
= 12	= = 16	=			10 =
= 16	= = 24	=			11 =
= 24	= = 32	=			12 =

Für die mehr als 1 ℳ. wiegenden Schriften entfällt das Mehrgewicht von 8 zu 8 Loth der Betrag des für den einfachen Brief festgesetzten Porto von 12 und 18 Kr.

Für Druckwerke unter Kreuzband verwahrt ist nur der sechste Theil, für Waarenmuster dagegen der dritte Theil der vorstehenden Seeportogebühren zu entrichten, jedoch darf das Seeporto für Waarenmuster nicht weniger betragen, als für den einfachen Brief festgesetzt ist. Die für die Beförderung der unter Kreuzband vorkommenden Zeitungen und Journale festgesetzte Seeportogebühr von 1 Kr. pro Bogen bleibt unverändert [1]).

Preußen.

Jedes Poststück, welches ganz oder streckenweise mit einem Posttransport auf der Eisenbahn befördert und außerhalb des Briefbeutels versandt wird, soll mit einem Zettel beklebt werden, der 1) den Namen derjenigen Postanstalt, von wo ab das Packet in einen directen Kartenschluß übergeht, der auf der Eisenbahn befördert wird, und 2) den Namen derjenigen an der Eisenbahn belegenen Postanstalt, bei welcher das Packet wieder abgeliefert wird, enthält. Das Bekleben soll jedoch niemals über den directen Kartenschluß hinausgehen [2]).

Bei den Fahr- und Personenposten soll als Postillons-Trinkgeld ½ Sgr. pro Meile und Pferd der contractlichen Bespannung, bei den Courier- und Schnellposten 1 Sgr. pro Meile und Pferd der contractlichen Bespannung bezahlt werden [3]).

Die Post-Conducteure und Schirrmeister sollen mit einem kurzen Seitengewehr bewaffnet werden, dessen sie sich bei etwaigem

---

1) Kundmachung d. k. k. obersten Hofpostverw. v. 1. April 1848.

2) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 19. April 1848. (Amts-Bl. d. k. Postdepartements St. 22. Nr. 104.)

3) Verordn. dess. v. 26. April 1848. (a. a. O. St. 23. Nr. 109.)

Angriff auf die ihnen zur Begleitung anvertraute Post zur Vertheidigung zu bedienen haben und welches daher von denselben stets im Dienste getragen werden muß. Von der Bewaffnung ausgeschlossen bleiben diejenigen Conducteure, welche zur Begleitung der Posttransporte auf den Eisenbahnen dienen, imgleichen die Begleiter der zwischen den Posthäusern und den Eisenbahnhöfen stattfindenden Posttransporte[4]).

In Gelsenkirchen, Reg.-Bez. Arnsberg, Kreis Bochum, ist eine Posterpedition eingerichtet. — Die preußische Posterpedition in Bückeburg ist aufgehoben worden und ihr Geschäftsverkehr auf das neben derselben bereits bestehende fürstl. thurn- und taxissche Postamt übergegangen. — Die Postverwaltung in Bitterfeld ist in eine Posterpedition verwandelt worden. — Bei der Posterpedition in Reichenstein und bei der zu Beuthen a. d. O. befindet sich eine vollständige Station. — Die Station bei der Posterpedition in Rausche ist aufgehoben worden.

Sachsen.

Die seit dem 15. Juni 1847 bis auf Weiteres erhöhte Extrapost-, Courier- und Stafettentaxe ist vom 1. Mai an wieder auf die Normalsätze von zehn Neugroschen pro Pferd und Postmeile für Extraposten, und fünfzehn Neugroschen pro Pferd und Postmeile für Couriere und Stafetten herabgesetzt worden.

Bei dem Anhaltepunkte Fischbach an der sächsisch-schlesischen Eisenbahn ist ein Postrelais zur Beförderung von ordinairen Posten, Extraposten und Stafetten aufgestellt worden, dessen Entfernung bis Dresden zu $3\frac{7}{8}$ Meilen, bis Bautzen zu $4\frac{1}{8}$ Meilen festgesetzt ist.

Bayern.

Die bisher mit der Poststallhaltung zu Schönram vereinigte Posterpedition wurde aufgehoben und die seitherige Briefsammlung zu Cusel in der Pfalz in eine vollständige Brief- und Fahrposterpedition umgewandelt, welche durch tägliche Carriolpostfahrten mit Landstuhl in Verbindung gesetzt ist. In der Stadt Otterberg, dem Hauptorte des Cantons gleichen Namens in der Pfalz, gegen 2 Stunden nördlich von Kaiserslautern gelegen, wurde eine Briefposterpedition errichtet, welche durch tägliche Botengänge mit Kaiserslautern in unmittelbare Postverbindung gebracht ist. In

---

4) Verordn. betf. v. 25. Mai 1848. (a. a. O. St. 27. Nr. 129.)

dem an der Straße zwischen Baireuth und Kemmth gelegenen Dorfe Seybottenreuth ist eine Posterpedition mit Poststall in Wirksamkeit getreten. In dem Pfarrdorfe Taufkirchen, Landgericht Erding, trat in Verbindung mit der daselbst bereits bestehenden Relais-Posthalterei eine Brief- und Fahrposterpedition ins Leben, sowie eine Posterpedition ohne Poststall in dem zwischen Langenzenn und Markterlbach gelegenen Marktflecken Wilhermsdorf (Wilmersdorf). In der Stadt Waischenfeld wurde eine Posterpedition errichtet, dagegen die bisher zu Plankenfels bestandene Expedition aufgehoben. Ebenso wurde die in Biberbach seither bestandene Posterpedition und Poststallhalterei aufgehoben.

Würtemberg.

In Kleinsüßen, Ober-Amts Geißlingen, wurde ein Postamt, in Rosenfeld, Ober-Amts Sulz, und in Maulbronn eine Posterpedition, und in Leonberg eine Posthalterei errichtet. Der Poststall zu Donzdorf wurde aufgehoben.

Churfürstenthum Hessen.

Die nach §. 4. der Extrapost-Ordnung vom 14. Oct. 1815, bisher unter dem Namen „Stationsgeld" bestandene Abgabe von allen Lohnfuhren, mittelst welcher Reisende auf Postrouten befördert werden, ist aufgehoben [5]).

Baden.

In dem Pfarrdorfe Rothenfels, Ober-Amts Rastatt, wurde eine Brief- und Fahrposterpedition errichtet, welche mittelst des täglich 2mal von Gernsbach nach Muggensturm und zurückgehenden Postomnibus in Postverbindung gesetzt ist.

Das tarifmäßige Porto der an wirklich im Dienste befindliche Unterofficiere und Soldaten adressirten oder von denselben zur Post aufgegebenen, unter 6 ℔. schweren Packete, bei welchen nach dem §. 20. der allgemeinen Bestimmungen zum Fahrposttarif der Gewichtstarif zur Anwendung zu kommen hat, ist auf die Hälfte herabgesetzt [6]).

---

5) Gesetz v. 13. Mai 1848. (Samml. von Gesetzen für Churhessen Nr. XII.)

6) Bekanntm. d. Minist. d. großh. Hauses u. d. ausw. Angel. v. 18. Mai 1848. (Reg.-Bl. Nr. XXXIV. u. Verordn.-Bl. d. Direct. der Posten u. Eisenbahnen Nr. XX.)

Mecklenburg-Schwerin.

Das Postamt zu Vellahn wurde aufgehoben, an dessen Stelle aber am Bahnhofe zu Brahlstorf eine Posterpedition eingerichtet.

Vom 1. Mai an ist zu erheben:

1) für 1 Extrapostpferd für die Meile . .	18	Schill.	Cour.
2) für 1 Courier- und Estafettenpferd für die Meile	28	=	=
3) für einen in Federn hängenden bedeckten Wagen für die Meile	12	=	=
4) für einen bedeckten s. g. holsteinischen Wagen oder eine offene Calesche für die Meile .	8	=	=
5) an Expeditionsgebühr			
a) für Extraposten	8	=	=
b) für Estafetten und Couriere	12	=	=
6) an Postillons-Trinkgeld auf Stationen bis 3 Meilen incl. für 2 Pferde	16	=	=
= 3 = ...	20	=	=
= 4 = ...	24	=	=

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutsche Bundesstaaten.

In der vierten Sitzung der deutschen National-Versammlung am 23. Mai stellte der Abgeordnete K. Nauwerk folgenden Antrag: „Die hohe National-Versammlung wolle Beschluß fassen: 1) wegen schleunigster Einführung eines einzigen niedrigen Briefportos in ganz Deutschland; 2) wegen demnächstiger Herstellung der vollständigen Posteinheit in Deutschland.“ Der Antragsteller sprach sich hierbei wie folgt aus: Es ist jedem Deutschen bekannt, daß während eines Menschenalters die deutschen Regierungen sich stets rasch vereinbarten, wo es Unterdrückung der Volksrechte galt, daß sie aber nirgends zur Einigung gelangten, wo Freiheit und Wohlfahrt der Deutschen es dringend erheischte. Daher noch heute die Zerrissenheit und Vielerleiheit, in welcher die wichtigsten Angelegenheiten der Nation verkümmern. Unter den großen volks- und staatswirthschaftlichen Interessen, welche bis jetzt vergebens auf die Einheit Deutschlands warteten, steht das Verkehrswesen

voran. Da die deutsche Nation in der Person ihrer Abgeordneten nunmehr selbst zusammengetreten ist, so wird sie ohne Verzug zur Ausführung bringen, was sofort ausführbar ist, und das Uebrige mit rastlosem Eifer betreiben. Für die gleichartige Regelung der Post, die nächste und wichtigste Frage des Verkehrswesens, sind bereits vor dem Zeitpunkt der deutschen Volkserhebung Vorbereitungen getroffen worden. Dieselben können theilweise bei Erledigung des gegenwärtigen Antrags benutzt werden.

Oesterreich.

§. 20. der Verfassungs-Urkunde des österreichischen Kaiserstaates v. 25. April 1848 lautet: Das Briefgeheimniß ist unverletzlich.

Der schöne, dem österreichischen Lloyd gehörende Dampfer „Italia" von 900 Tonnen und 260 Pferdekräften hat am 10. Mai seine erste Fahrt von Triest nach Alexandria begonnen, wodurch die Wiederaufnahme der directen Fahrten zwischen Triest und Alexandria und resp. Ostindien erfolgt ist. Das zweite zu demselben Zwecke bestimmte Dampfboot „Germania," von gleicher Größe und Pferdekraft, schreitet in seiner Ausrüstung rasch vor, und es dürften die vorerwähnten Fahrten schon im Laufe des Monats Juli verdoppelt werden. Die betreffenden Dampfschiffe, welche vorläufig eine regelmäßige directe Verbindung zwischen Triest und Alexandrien monatlich nur ein Mal vermitteln, stehen in Alexandrien mit der englischen Post nach und von Suez, resp. mit den Dampfschiffen zwischen Suez, Aden und Bombay, in genauem Zusammenhange. Die Abfertigung geschieht demgemäß aus Triest am 10. jeden Monats, und aus Alexandrien, je nach Ankunft der gedachten Post, etwa am 18. jeden Monats. Die Fahrt wird unter gewöhnlichen Verhältnissen in ungefähr 130 Stunden zurückgelegt. Gleich nach Ankunft der Schiffe aus Alexandrien wird von Triest aus ein Courier des Lloyd nach London abgefertigt werden, sowie dieses auch von London aus, in der Richtung nach Triest, zum Anschlusse an die Fahrten nach Alexandrien geschehen wird. Diese Couriere werden ihren Weg über Innsbruck, Ulm, Mannheim, Bingen, Coblenz, Cöln und Aachen nehmen.

Die Einnahme von der Post war im Monat März 75,151 Fl.

Es wird jetzt im Handels-Ministerium eine aus Deutschen und Ungarn zusammengesetzte Commission zusammentreten, um geeignete Vorschläge zur Ausgleichung der Handels-Interessen

beider Länder und zur Lösung der im Gebiet des Zollwesens, der Post ꝛc. zwischen Ungarn und der Gesammtmonarchie obschwebenden Fragen zu machen.

In Wien ist dermalen der Schluß der Aufgabe für alle zu recommandirenden Briefe auf 4 Uhr, und für alle andern nicht beschwerten Briefe auf 4½ Uhr Nachm. festgesetzt und es werden nach Ablauf dieser Termine weder von den Postbeamten Briefe aus den Händen der Parteien übernommen, noch die in den Sammelkästen eingelegten Briefe ausgehoben. Seit dem 10. Mai aber bleibt bei dem k. k. Briefpostamte in der Wollzeile die Aufgabe ununterbrochen für die zu recommandirenden Briefe bis 8 Uhr, und für alle andern Briefe bis 9 Uhr Abends offen, und es werden die in diesem zweiten Zeitabschnitte zur Aufgabe kommenden und auch von anderwärts zum Durchzuge einlaufenden Briefe, wenn ihre Bestimmungsorte in Richtungen liegen, deren Endpunkte Laibach, Prerau, Olmütz, Troppau, Brünn, Iglau, Prag, Carlsbad, Eger, Franzensbad, Leipzig sind, mit den Bahnzügen abgefertigt, welche am nächsten Morgen um 6 Uhr von Wien abgehen. Zur Bequemlichkeit des Publikums werden bis 8 und resp. 9 Uhr Abends auch solche Briefe aufgenommen, welche nicht am nächsten Morgen auf den Eisenbahnen, sondern nach irgend andern Richtungen hin zu versenden sind. Auch werden diejenigen Zeitungen, welche spätestens bis 4½ Uhr früh an das k. k. Hofpostamt von den Verlegern abgeliefert werden, noch mit den früh um 6 Uhr abgehenden Personenzügen mitbefördert.

Preußen.

Das General-Postamt hat sich bewogen gefunden, die Post-Gensdarmen anzuweisen, nicht ferner Contraventionen zur Anzeige zu bringen, welche vom Publikum begangen werden, vielmehr ihre Vigilanz nur auf das Postpersonal auszudehnen. Bei sehr bedeutenden Contraventionen, welche von Privatpersonen begangen werden, sollen sie dem Bezirks-Postinspector Anzeige machen, der dann beurtheilen wird, inwiefern einzuschreiten sei.

Das der zur Vereinbarung der preußischen Staatsverfassung berufenen Versammlung vorgelegte Verfassungsgesetz für den preußischen Staat setzt im §. 18. fest: Das Briefgeheimniß ist unverletzlich. Ausnahmen davon können nur auf Grund von Gesetzen und nur zum Zweck eines gerichtlichen Strafverfahrens oder in Kriegsfällen angeordnet werden.

In dem Hause des Sitzungs-Locales der preußischen National-Versammlung ist auf die Dauer der Sitzungen ein Postbureau zur Empfangnahme der frankirten und unfrankirten Briefe, welche in der Versammlung geschrieben werden, eingerichtet worden. Zur Bequemlichkeit der Mitglieder werden auch die an dieselben eingehenden Briefe durch dasselbe ausgegeben werden. Ein Postsecretair und ein Postunterbeamter besorgen die Geschäfte.

In Berlin hat sich ein Postbeamten-Verein gebildet, welcher die Besprechung und Befolgung allgemeiner Angelegenheiten des Postwesens und der persönlichen Verhältnisse der Beamten, sowie die Förderung wissenschaftlicher und sittlicher Bestrebungen zum Zwecke hat. Mitglied des Postclubbs kann jeder Postbeamte in Berlin, worunter auch die Postunterbedienten zu verstehen sein sollen, werden. Jeder auswärtige, nicht blos preußische, sondern auch deutsche Postbeamte wird als Ehrenmitglied, dem auch das Stimmrecht zusteht, angesehen.

In Halle hat am 16. April eine Postbeamten-Versammlung stattgefunden, wozu sich 1 Postmeister, 1 Geheimer Revisor und 27 Postsecretaire aus Berlin, Dessau, Eilenburg, Eisleben, Erfurt, Halberstadt, Halle, Landsberg, Magdeburg, Merseburg, Naumburg, Sangerhausen und Wittenberg eingefunden hatten. Gegenstand der Verhandlungen derselben waren die dienstlichen Verhältnisse der Postbeamten.

Bayern.

In dem königl. Abschied für den Landrath der Pfalz über dessen Verhandlungen vom 15. bis 26. Juni 1847 wird rücksichtlich der vorgetragenen Wünsche und Aeußerungen des Landraths unter Anderem Folgendes erwidert:

„Auf die Erleichterung des Postverkehrs in der Pfalz wird der möglichste Bedacht genommen werden. Obgleich die nach den dortigen Institutionen zulässige größere Ausdehnung der Privat-Transport-Unternehmungen, dann der Umstand, daß bei dem beschränkten Postgebiete der Pfalz beinahe alle Einrichtungen nur in Uebereinstimmung und nach vorgängigen Verhandlungen mit den benachbarten Postanstalten getroffen werden können, der erwünschten Regelung der Verbindungen nicht selten schwer zu beseitigende Hindernisse entgegensetzt, wird auch fernerhin die Verbesserung der pfälzischen Posteinrichtungen die thunlichste Berücksichtigung zu Theil werden."

Abermals ein Loblied auf die jetzigen deutschen Postzustände.

Hannover.

In der Sitzung der 2. Kammer der allgemeinen Ständeversammlung vom 15. Mai stellte Hr. Abgeordneter Richter eine Anfrage an den Hrn. Vorstand des Finanz-Ministerii, die die gegenwärtige Lage des Postwesens betrifft. Bekanntlich sei auf dem vorigen Landtage beschlossen, Bitten in dieser Beziehung an die königl. Regierung abgehen zu lassen. Inzwischen habe der Postcongreß zu Dresden stattgefunden und günstige Resultate hoffen lassen. Er fürchte nur, daß nach den großen Zeitereignissen diese Dinge in den Hintergrund gedrängt würden, und solle man bis zu der großen Reform in Frankfurt warten, so würden vielleicht noch Jahre darüber hingehen, ehe wir zu Reformen kämen. Die gegenwärtigen Uebelstände seien aber so groß, die Portotaxe so übermäßig hoch, daß er dringend eine baldige Remedur wünsche, wenn auch nur interimistisch eine Erleichterung des Briefportos und der übrigen Portotaxen eintreten sollte. Jetzt werde dadurch der Verkehr sehr erschwert, besonders auch der literarische Verkehr, seitdem man den Buchhandlungen die Franchise genommen habe, was um so unangenehmer sei, als zahlreiche Beamte mit hohen Gehalten activ und passiv die Franchise hätten, und wie er vernähme, sehr benutzten. Er würde es ungern thun, bestimmte Anträge in dieser Beziehung zu stellen, da er wisse, wie die Regierung mit Geschäften überhäuft sei.

Hr. Minist.-Vorst. Lehzen erwiderte hierauf: Er möchte wünschen, daß der geehrte Herr bestimmte Anträge stellte, so allgemein gestellt lasse sich die Frage schwer beantworten. Der geehrte Herr habe selbst schon die Sachlage mitgetheilt, weshalb er sie nicht wiederholen wolle. Was die Frage anlange, ob die Regierung besondere Erleichterung eintreten lassen wolle, so glaube er, daß dies nicht der Fall sein werde, da die Cassenvereinigung nahe bevorstehe. Bei der neuen Gestaltung der Dinge sei es nicht zweckmäßig, wenigstens nicht gerathen, mit Aenderungen der Taxen hervorzutreten, die nicht so leicht zu treffen seien, wie wol der geehrte Herr voraussetze.

Was die übrigens von ihm nicht verfügte Aufhebung der Franchise der Buchhandlungen betreffe, so glaube er, daß sie wol im Ganzen in Gemäßheit der ständischen Beschlüsse geschehen sei, und man habe beabsichtigt, die Ungleichmäßigkeiten aufzuheben. Außerdem beständen allerdings noch andere ausgedehnte Franchisen der Angestellten, doch, wolle man die aufheben, müsse erst eine andere Regelung der Besoldungsverhältnisse eintreten. Jetzt sei es nicht Zeit zu regeln, er glaube aber, daß es eins der ersten Geschäfte nach der Cassenvereinigung sein werde, die Postverhältnisse näher ins Auge zu fassen, zumal wenn man dann die etwaigen

Bestimmungen über die deutsche Reichspost erst kenne und übersehen könne.

Hr. Abgeordneter Richter: Von untergeordnetem Interesse scheine ihm diese Angelegenheit nicht zu sein; der mercantilische Verkehr erfordere durchaus Erleichterung. Ein Ausfall in der Casse werde nicht bei Ermäßigungen des Portos eintreten, was die Erfahrung in anderen Ländern gezeigt habe. Wenn gleich er die Verhältnisse so genau nicht übersehe, so könne doch unmöglich eine Aenderung des Tarifs von bedeutenden Schwierigkeiten sein. Der Anheimgabe gemäß behalte er sich weitere Anträge in dieser Angelegenheit vor.

Die sämmtlichen Miethkutscher zu Harburg haben bei den Ständen um Aufhebung des Stationsgeldes petirt.

Würtemberg.

Die „Deutsche Vierteljahrsschrift" von Cotta enthält in ihrem neuesten Hefte (Nr. 43. Juli — September 1848 1. Abth. S. 133 — 154 eine Abhandlung über „Die würtembergische Eisenbahn und das Postregal," deren Ergebniß nach der darin angestellten Erörterung ist:

1) Der Erblandpostmeister hat weder ein Recht zu verlangen, daß ihm die Eisenbahn zur Ausübung des Postregals überlassen oder daß das Postregal auf die Eisenbahn übertragen werde, noch hat er ein Recht, Einsprache dagegen zu machen, daß Gegenstände, die im Postregal begriffen sind, auf den Eisenbahnen transportirt werden, und daß sonach der Eisenbahntransport mit dem Posttransport concurrire.

2) Der Besitzer des Postregals kann die Aufhebung des Postvertrags verlangen, weil das ihm durch denselben verliehene ausschließliche Recht des Transports gewisser Gegenstände durch die Concurrenz der Eisenbahn beeinträchtigt und durch diese Concurrenz der im Postvertrag angenommene Ertrag der Posten voraussichtlich vermindert wird.

3) Wenn dem Erblandpostmeister die Benutzung der Eisenbahn zur Ausübung des Postregals überlassen werden will, so beutet er jene wie den Staat im eigenen Interesse aus, und hat daher als Theilhaber an dem Ertrag zu den Bau-, Unterhaltungs- und Betriebskosten nach Verhältniß des ihm zufallenden Antheils an Rohertrag beizutragen.

Schleswig-Holstein.

Am 28. April früh kam ein Mitglied der provisorischen schleswig-holsteinischen Regierung zu dem Director des in Hamburg

befindlichen dänischen Ober-Postamts, Grafen Holk, mit der Erklärung: Es sei bereits eine Aufhebung der Postverbindung zwischen Dänemark und den Herzogthümern verfügt und es werde auch dem Ober-Postamte aufgegeben werden, die Beförderung von Briefen, Frachtpostsachen, Zeitungen ꝛc. zwischen den deutschen Bundesstaaten und Dänemark einzustellen; ferner habe das Ober-Postamt die Bezeichnung als königl. dänisches Ober-Postamt in diejenige eines schleswig-holsteinischen abzuändern. Auf die Weigerung des Grafen Holk wurde derselbe suspendirt. Die Unterbeamten des Postamts wurden hierauf constituirt.

Von der provisorischen Regierung der Herzogthümer Schleswig-Holstein wurden zwei außerordentliche Regierungsbevollmächtigte für das Herzogthum Schleswig bestellt, welche insonderheit das von den Beamten während der feindlichen Besetzung bewiesene Verhalten einer Untersuchung zu unterziehen haben und autorisirt sind, dieselben, falls sie solches für sofort nöthig erachten, von der Ausübung ihrer Funktionen zu suspendiren, sowie zur interimistischen Verwaltung von Bedienungen geeignete Personen zu constituiren; doch soll sich dieses Commissorium nicht auf die beim Zoll- und Postwesen angestellten Beamten erstrecken. Die Cassenbeamten, mit Ausnahme der Post- und Zollbeamten, haben ihre Cassen auf Verlangen der Bevollmächtigten zu ihrer Verfügung zu stellen.

Die bestehenden Postverbindungen zwischen den Herzogthümern Schleswig-Holstein und Dänemark sind bis weiter aufgehoben. Die sämmtlichen Postcomptoire der Herzogthümer Schleswig-Holstein sind deshalb angewiesen, keine nach dänischen Orten bestimmte Briefe, Zeitungen und Frachtpostsachen fernerhin mehr anzunehmen und zu versenden, sowie auch keine Reisende zur Beförderung mit den Personen- und Frachtposten nach dänischen Orten mehr einzuschreiben sind. Das nunmehr schleswig-holsteinische Ober-Postamt in Hamburg nimmt, bis auf weitere Verfügung, die für Dänemark bestimmten Postsachen zur Beförderung über Lübeck nach wie vor an, vorausgesetzt, daß die Communication von Lübeck nach Kopenhagen nicht unterbrochen wird.

Großbritannien.

Die Fahrten der Packetböte zwischen Southampton und Alexandrien, welche bisher am 3. jeden Monats aus dem ersteren Hafen abgingen, sind eingestellt worden; es sollen vom Juni ab nur noch am 20. jeden Monats Packetböte aus Southampton nach Alexandrien zur Beförderung von Correspondenz nach Malta, Aegypten und Ostindien abgefertigt werden.

Frankreich.

In der Sitzung der National-Versammlung vom 19. Mai schlug Hr. Saint-Priest einen Decret-Entwurf bezüglich des Briefportos vor, nach welchem die nicht über 7½ Grammen wiegenden, im Inlande circulirenden Briefe einer Taxe unterworfen werden sollten, die 20 Centimes betrage. Der Finanzminister zeigte hierauf an, daß in wenig Tagen die Regierung in dieser Beziehung die Initiative zu ergreifen beabsichtige, wovon man bei Vorlegung des Budgets für 1849 sich überzeugen werde. Am 26. Mai legte dann der Minister der Finanzen einen Gesetz-Entwurf über das Porto der National-Versammlung vor, welcher lautet: Art. 1. Vom 1. Januar 1849 an wird das Porto für einen einfachen Brief im ganzen Umkreise der französischen Republik auf 20 Centimes festgesetzt. Art. 2. Das Gewicht eines einfachen Briefes wird auf zehn Grammen ausgedehnt. Art. 3. Die Postverwaltung ist ermächtigt, Packete in versiegelten Papier-Umschlägen im Gewicht von 10—125 Grammen zu befördern. Diese Packete sind mit 1 Franken, gleichviel auf welche Entfernung innerhalb Frankreichs, zu taxiren. Art. 4. Ein Verwaltungs-Reglement, das vom Finanzminister zu bestätigen, wird die Mittel angeben, durch welche die Ausübung des gegenwärtigen Gesetzes mit demjenigen vom 15. März 1827, dessen Bestimmungen beibehalten werden, in Einklang zu bringen. Art. 5. Der Finanzminister ist mit der Vollziehung beauftragt.

Belgien.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Kammer der Repräsentanten abermals einen Gesetzentwurf über die Postreform vorgelegt, der sich von dem frühern rationellen, von der betreffenden Section der Kammer aufgestellten und angenommenen Entwurf, durch das entschiedene System des einförmigen Portosatzes unterscheidet. — Der Gesetzentwurf lautet:

Art. 1. Die Taxe für einfache Briefe, welche von einer Postanstalt nach einer andern versendet werden, wird ohne Rücksicht auf die Entfernung im Königreiche, auf 2 Decimes festgesetzt.

Art. 2. Die Taxe für Seebriefe, welcher alle überseeischen Briefe unterliegen, und welche durch andere Gelegenheiten als den in den postalischen Conventionen angegebenen versendet werden, ist, ohne Einschluß des internen Portos, auf 2 Decimes herabgesetzt.

Diese Taxe soll nach dem Gewichte ansteigen, mit Vorbehalt der durch den Art. 8. des Gesetzes vom 29. Decbr. 1835 [1]) zugelassenen Beschränkung für andere Packete.

---

1) S. Beitr. z. Kennt. d. Postw. 1. Jahrg. 4. Heft. S. 24.

Art. 3. Preiscourante, Börsen- oder Handelsberichte, sie mögen gedruckt, gravirt, lithographirt oder autographirt sein, unterliegen nur der in Art. 6. des Gesetzes vom 24. December 1847 [2]) bestimmten Taxe, wenn dieselben im Königreiche frankirt werden und nichts als der Preis der Waaren mit der Hand geschrieben ist.

Dieselbe Taxe ist auch auf Subscriptionsbogen für buchhändlerische Werke anzuwenden, sobald diese Bogen außer dem Datum und der Unterschrift, der Adresse des Subscribenten und der Angabe der Zahl der Exemplare nichts Geschriebenes enthalten.

Art. 4. Bankbillets oder andere Werthgegenstände fallen dem Schatze anheim, sobald sie sich in solchen Retourbriefen vorfinden, welche dem Absender oder dem Empfänger nicht zugestellt werden können und welche im Verlauf von 5 Jahren (vom Tage der Aufgabe an gerechnet) nicht reclamirt werden.

Art. 5. Das Gouvernement wird ermächtigt, unter Vermittelung der Postanstalten und auf öffentliche Rechnung die Einziehung von Summen, welche 300 Frcs nicht überschreiten, besorgen zu lassen.

Es wird von solchen Summen eine Abgabe, die in keinem Falle mehr als 2 pCt. betragen darf, vom Aufgeber der einzucassirenden Summe erhoben, diese Abgabe fließt stets dem Schatze zu, ohne daß die Administration der Posten zu irgend einer Garantie gehalten ist, wenn der Gegenstand bei der Präsentation nicht eingelöst werden sollte.

Art. 6. Alle Bestimmungen, welche gegenwärtigem Gesetze zuwider laufen, sind mit Eintritt desselben vom 1. Januar 1849 an aufgehoben.

Ein Circular des Departements der öffentlichen Arbeiten untersagt den Transport der Packete unter einem Kilogramm durch die Staatseisenbahnen. Es ist dies keineswegs eine Neuerung, vielmehr eine Erinnerung an die Bestimmungen bestehender Gesetze, welche mehr als einmal in Vergessenheit geriethen und denen Angesichts des fiscalischen Interesses des Postmonopols immer Nachdruck gegeben, das Ziel aber niemals erreicht wurde. Der Transport dieser kleinern Gegenstände, die für die Eisenbahnen verloren waren, ging auch der Postanstalt nicht zu Gute, sondern den Unternehmern der betreffenden Messagerien. Es wäre daher wünschenswerth, sowol im Interesse des Transportes als des Schatzes, daß, gemäß der frühern Erfahrungen, die auf das Postmonopol bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen nicht festge-

---

2) S. Beitr. z. K. d. Postw. 2. Jahrg. 2. Heft. S. 85 u. f.

halten, sondern abgeschafft oder wenigstens auf die Staatseisenbahnen ausgedehnt würden.

Ein königlicher Befehl vom 19. Mai verordnet, daß die Functionäre und Agenten der Administration der Posten künftig den Eid vor dem Burgemeister ihres Wohnortes ablegen; die Directoren, Controleure und Einnehmer der Hauptorte der Provinzen aber haben den Eid vor dem Gouverneur zu schwören.

Schweiz.

§. 33. des Verfassungs-Entwurfes (s. S. 337) ist noch nicht zur speciellen Berathung gelangt, da dem Antrage Berns rücksichtlich der materiellen Fragen, eine aus 9 Mitgliedern bestehende Commission, welche das Militair-, Zoll- und Postwesen näher erörtere und diesfällige Anträge hinterbringe, alle Stände beipflichteten. Uri war übrigens gegen Centralisation der Posten und Zölle, indem dies unentbehrliche Einnahmen für Uri seien, besonders wegen der Gotthardstraße. Schwyz war mit Centralisation des Postwesens einverstanden, doch will es einen andern Entschädigungsmodus. Baselstadt glaubte, die Centralisation im Postwesen solle nicht angestrebt werden, sondern eine allmälige Entwickelung derselben dem gewaltsamen Zusammenwerfen allzu verschiedenartiger Bestandtheile vorgezogen werden, wodurch dem neuen Bunde nur große Schwierigkeiten erwachsen würden.

Die Tagsatzung hat auf den Antrag von St. Gallen beschlossen, einen Abgeordneten nach dem Mailändischen abzusenden, um Postunterhandlungen anzuknüpfen.

Nothgedrungene Erklärung.

Die unterzeichnete Redaction ist zwar den öffentlichen Organen für die Aufmerksamkeit, mit welcher sie die „Beiträge zur Kenntniß des Postwesens" seither würdigten, sehr dankbar, mithin auch der Redaction der zu Frankfurt a. M. erscheinenden Wochenschrift: „Der Freie Verkehr." Wenn jedoch die letztere sich herausnimmt, fast ununterbrochen ganze Seiten aus den „Beiträgen ꝛc." abzuschreiben, in der Regel, ohne die Quelle zu nennen, überhaupt sie in einer Weise benutzt, die einer völligen Ausplünderung gleichkommt: so sieht sich die Unterzeichnete endlich nothgedrungen veranlaßt, dieses Verfahren als ein nicht ehrenhaftes und unstatthaftes zu bezeichnen, in der Erwartung, daß schon diese Erklärung allein ausreichen wird, um diesem Unfug ein Ziel zu setzen.

Leipzig, den 31. Mai 1848.

Die Redaction der „Beiträge zu Kenntniß des Postwesens."

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Ueber das Postwesen des Königreichs Norwegen.

Norwegen hat, wie bekannt, trotz seiner Vereinigung mit Schweden unter einem Könige, eine durchaus selbständige demokratische Verfassung und Verwaltung. Auch das Landespostwesen ist demgemäß ganz unabhängig von dem schwedischen, und dem Departement des Innern, einer Abtheilung des norwegischen Staatsraths, welcher die höchste Landesbehörde bildet, zur Verwaltung zugetheilt.

Den ersten Ursprung nahm das norwegische Postwesen durch eine 1611 zwischen den beiden Hauptstädten Kopenhagen und Christiania eingerichtete Briefpost. Die isolirte Lage des Landes und seine dünne Bevölkerung, deren Verkehr mit dem entfernten Auslande nur durch die Nachbarstaaten Dänemark und Schweden vermittelt werden konnte, waren Momente, die der raschen Entwickelung seiner Posteinrichtungen hinderlich in den Weg treten mußten. Das norwegische Postwesen hat sich unter diesen ungünstigen Umständen, mit geringer Benutzung der Vorbilder, welche die erstaunlichen Fortschritte in der Postadministration anderer Staaten hätten darbieten können, bis auf die neuesten Zeiten herab, in ganz eigenthümlicher Weise aus sich selbst herausgebildet, wie es die fortschreitende Ausdehnung seines auswärtigen Handels mit sich brachte.

Als ein großartiges Unternehmen zur Hebung des Postverkehrs muß anerkannt werden, daß die norwegische Regierung seit dem Jahre 1826, vorzugsweise zur Beförderung der Posten, alle an der Seeküste liegende Handelstädte, von Frederikshall und Christiania bis Hammerfest, in einer Entfernung von mehr als 300 norwegischen Meilen, durch in einander greifende Dampfschifffahrten in Verbindung setzte und diese regelmäßigen Fahrten südlich bis nach Gothenburg und Kopenhagen, in den letzten beiden Jahren selbst bis Kiel ausdehnte. Es sind zu diesem Zwecke gegenwärtig 4 vortrefflich ausgerüstete und mit allen Bequemlichkeiten für Reisende ausgestattete Dampfschiffe im Gange. Die innern Verwaltungszweige, namentlich Expeditionswesen, Chartirung, Tarwesen

und Rechnungsstellung, bewegen sich dagegen zur Zeit noch in althergebrachten schwerfälligen Formen und Systemen. Der energische und vorzugsweise auf das Practisch-Nützliche gerichtete Sinn der norwegischen Nation ist keineswegs unberührt geblieben von den gewaltigen Reform-Ideen, welche die meisten civilisirten Völker in den letzten Decennien in Betreff des Postwesens und in Erleichterung und Vervollkommnung der Communicationsmittel beschäftigt und zum kräftigen Fortschritt hingedrängt haben, aber die norwegische Verfassung, nach welcher alle das Finanz-Interesse berührende Verwaltungsmaßregeln dem Beschlusse des alle drei Jahre sich versammelnden Storthings unterliegen, stand bis jetzt dem allgemeinen Volkswunsche hindernd im Wege.

Dem im Februar d. J. zu Christiania versammelten Storthing liegt nunmehr der in einer Uebersetzung nachfolgende umfassende Reformplan für das norwegische Postwesen zur Berathung vor, welcher den verdienstvollen hochgeachteten Chef des Departements für das Innere, Staatsrath Stang, zum Verfasser hat.

G. Voigt,
fürstl. thurn- und taxischer Ober-Postmeister
zu Hamburg.

Proposition an das norwegische Storthing in Betreff der Ausfertigung eines Gesetzes über Herabsetzung des Briefporto.

Eine Vorstellung der norwegischen Regierung vom 31. December 1847, welche durch königliche Resolution vom 12. Januar 1848 genehmigt wurde.

Der Staatsrath Stang, Chef des Departements für das Innere, hat Folgendes vorgetragen:

Das Gesetz vom 19. Januar 1837 über die Taxen der Postbeförderung für Briefe, Zeitungen und Zeitschriften, wodurch das Porto nach dem Gewicht eines jeden Briefs und nach der Wegsstrecke, auf welcher er befördert wird, bestimmt worden ist, kann in soweit eine Erleichterung in der Correspondenz genannt werden, als dieses Gesetz an die Stelle früherer Bestimmungen trat, nach welchen das Porto der Briefe im Verhältniß zu deren Gewicht auf verschiedene Weise berechnet wurde, je nachdem die Briefe, oder was darin eingeschlossen war, eine verschiedene Beschaffenheit hatte, woraus wieder folgte, daß die Berechnung des Briefporto mit Schwierigkeiten verbunden war, welche, ohne der Postcasse wesentlichen Vortheil zu bringen, den Correspondenten sowol als den Postbeamten zu mancherlei Beschwerlichkeit gereichten. Die Größe der Taxen für die Briefbeförderung mit der öffentlichen Post erscheint dagegen durch jenes Gesetz nicht erheblich verändert und das Gesetz von 1837 enthält, außer in der oben angeführten Hinsicht, nur in der Richtung eine wesentliche

Abänderung des früheren Bestandes, als die Abgabe an die Postcasse für Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften in ein gesetzmäßiges Verhältniß zu dem Preise solcher Drucksachen gestellt wurde, dergestalt, daß die Herausgeber gegen eine festgesetzte Bezahlung die Versendung mit der Post fordern konnten, während früher die Portomoderation, welche zur weitern Verbreitung von dergleichen literarischen Producten nothwendig war, nur durch besondere königliche Resolution gegeben wurde.

Ungeachtet die durch das Gesetz von 1837 bestimmten Briefportotaren, wie in der königl. Proposition und dem Gutachten der Storthingscommittee bemerkt wurde (Storthingsverhandlungen vom Decbr. 1836 S. 672—735), zwar bei einer Vergleichung mit der zu jener Zeit in manchen andern Ländern geltenden und unter Berücksichtigung der localen Verhältnisse, nicht als übertroffen erkannt werden konnten, so ist doch seit jener Zeit eine solche Veränderung in dem Verhältnisse eingetreten, welches sich bei dem Entwurfe von Portotaren zur Berücksichtigung darbietet, daß das Departement glaubt, einem allgemeinen Verlangen entgegen zu kommen, indem es nunmehr eine Herabsetzung des Postporto zur Berathung bringt. In der seit Erlaß des Gesetzes von 1837 verlaufenen Periode war die Postbeförderung sammt den Taren derselben in verschiedenen Ländern Gegenstand einer Aufmerksamkeit, die ihr zuvor nie gewidmet wurde, und diese Verwaltungszweige wurden aus einem Gesichtspunkte aufgefaßt, von welchem die finanzielle Rücksicht aufhörte die allein maßgebende zu sein, während man dem Einflusse der Postverwaltung auf die Civilisation und auf den Fortschritt der Gewerbe ein entscheidendes Gewicht beilegte. In einer Darstellung der Postgesetzgebung mehrer fremder Länder, welche das Departement hat ausarbeiten lassen, und welche gegenwärtigem Vortrage als Beilage beigefügt ist, hat man nach den zugänglichen officiellen Documenten eine Uebersicht gegeben über die englischen, nordamerikanischen, französischen, österreichischen, preußischen, russischen, spanischen, dänischen und schwedischen Portobestimmungen. Aus den gegebenen Erörterungen wird zu entnehmen sein, daß ungeachtet das in England geltende System eines einförmigen und dabei äußerst geringen Porto ohne Rücksicht auf die Entfernung, die ein Brief zu durchlaufen hat, in keinem andern Lande unbedingt zum Muster genommen worden ist[1]), dennoch angenommen werden kann, es habe zu der in Oesterreich und Nordamerika vorgezogenen Portoermäßigung Veranlassung gegeben. Auf der andern Seite ist aber gewiß, daß die wohlthätigen Folgen, welche die englische Portomoderation mit

1) In Rußland und in Spanien ist zwar auch ein einziger, aber im Vergleich mit dem englischen ziemlich hoher Portosatz angenommen.

sich brachte, überall, wo die Posttaxen keiner Reform unterzogen wurden, ein lebhaftes und starkes Verlangen nach Erleichterung in den auf diesem Verkehr ruhenden Abgaben hervorgerufen haben. Die allgemeine Bewegung in der öffentlichen Meinung, welche durch die Frage von der Veränderung der Posttaxen hervorgerufen ist, schreitet mit einer Sicherheit vor, wie sie in Angelegenheiten dieser Natur nur möglich ist, und man darf daraus schließen, daß die namentlich auf der Briefbeförderung in einzelnen fremden Staaten ruhende drückende Abgabe sich nicht lange mehr wird halten können, sondern durch Portotaxen ersetzt werden, die, wenn auch gerade nicht auf dasselbe Princip, wie die englischen gegründet, doch sich denselben in der Billigkeit annähern werden. Aber nach der Entwickelung, welche in den letzten Decennien die Communicationsmittel in den meisten civilisirten Ländern erreicht haben und die der aus andern Gründen gebotenen Portoermäßigung sich förderlich zeigt, sind die Postangelegenheiten der Staaten gegenseitig so genau vereinigt und bedingen einander in dem Grade, daß das Postwesen eines Landes wenig oder nichts in seinen Verwaltungszweigen für sich abschließen und unberührt halten kann von dem Einflusse, welchen derartige Institutionen anderer Länder ausüben. Schon die Erwägung, daß in der Postverwaltung mehrer europäischen Staaten eine Reform in der Richtung, wie sie das Departement oben angegeben hat, sich theils schon hat geltend gemacht, theils noch bevorsteht, scheint demnach mit Nothwendigkeit zu fordern, daß auch unsere Portotaxen einer Reform unterzogen werden, sofern sich ergiebt, daß sie nicht nur an und für sich hoch sind, sondern daß sie auch die in mehren anderen Ländern geltenden übersteigen, zu deren Darstellung das Departement nunmehr übergeht.

Aus der Aufklärung, welche durch die obenerwähnte Zusammenstellung der Portotaxen anderer Länder erlangt worden ist, ergiebt sich, daß die gesammten Brieftaxen im britischen Reiche, in den vereinigten nordamerikanischen Staaten, in Rußland, Spanien und Oesterreich so niedrig sind, daß sie außer allem Vergleich mit dem norwegischen Briefporto stehen. Untersucht man auf der andern Seite das Verhältniß zwischen unserm Porto und demjenigen in verschiedenen andern Ländern, bei deren Posttarifen die im britischen Reiche unternommene Postreform noch nicht zu Grunde gelegt ist, und richtet man bei dieser Untersuchung seine Aufmerksamkeit zuvörderst auf die Nachbarreiche Schweden und Dänemark, so ergiebt sich aus dem oben angeführten Document, daß die schwedischen Portotaxen sowol für gewöhnliche Briefe, als auch für Briefe mit Geldsendungen in bedeutendem Grade billiger sind als die unsrigen, und daß das dänische Postwesen, obgleich es in Hinsicht auf mäßige Taxen dem schwedischen nicht zur Seite

stehen kann, doch im Allgemeinen den Correspondenten billigere Bedingungen darbietet als das norwegische. Dagegen ist allerdings das norwegische Briefporto auf weitere Distanzen niedriger als das preußische und das französische; aber hierbei muß bemerkt werden, daß man wenigstens in Frankreich schon auf eine neue Regulirung des Briefporto bedacht gewesen ist, wozu ein Vorschlag an die Kammern gebracht wurde, und daß es in beiden genannten Ländern wahrscheinlich nur die Furcht vor den Schwierigkeiten war, welche der durch Herabsetzung des Porto entstehende temporäre Ausfall in den Staatscassen hervorrufen möchte, die sich einer Reform in dieser Richtung in den Weg stellte. Auch muß man zugestehen, daß die Reformen in diesen Staaten zum Theil insoweit vorgeschritten sind, als deren Regierungen mit mehren fremden Staaten Postconventionen abgeschlossen haben, wonach die jenseitige Briefbeförderung unter außerordentlich billigen Bedingungen geschieht, so daß jedenfalls diejenige Correspondenz, welche unter einer solchen Uebereinkunft begriffen ist, nicht unter dem bestehenden hohen Porto leidet.

Daß das hier im Lande geltende Briefporto für eine große Anzahl Correspondenten drückend ist, und daß dadurch häufige Umgehung des Staats-Postmonopols hervorgerufen wird, ist gewiß. Die Vorschrift, daß die Passagiere auf Staats-Postdampfschiffen keine Briefe mitnehmen sollen, wird ohne Zweifel außerordentlich häufig übertreten und die verordnungswidrige Briefbeförderung, die auf diese Weise betrieben wird, ist allerdings sehr bedeutend. Unter den Mißbräuchen, die zum großen Theil die Höhe des Porto hervorruft, glaubt das Departement auch auf das nur zu allgemeine Unwesen hindeuten zu müssen, das mit der Correspondenz getrieben wird, welcher die Gesetzgebung Portofreiheit auf den Grund von deren Verbindung mit der Ausführung öffentlicher Angelegenheiten bestätigt hat, aber wo amtliche Atteste oder öffentliche Siegel nicht selten zum Deckmantel für einen Briefwechsel dienen, der ganz und gar privat ist, und wofür also, weil er von den öffentlichen Posten besorgt wird, das bestimmte Porto sollte erlegt werden.

Eine Herabsetzung des Briefporto würde ein wirksames Mittel sein, diesen nur allzuhäufigen Uebertretungen vorzubeugen. Aber vornämlich legt das Departement ein Gewicht darauf, daß eine Moderation in den Abgaben von der Briefversendung alle Verbindungen erleichtern und zur Entwickelung der Gewerbe und zur Verbreitung der Aufklärung beitragen werde. Die Wichtigkeit von Veranstaltungen in dieser Richtung fällt so in die Augen und wird unter den gegenwärtigen Verhältnissen so allgemein erkannt, daß nicht nöthig ist, länger dabei zu verweilen.

Selbst abgesehen von der Nothwendigkeit einer allgemeinen

Herabsetzung der bestehenden Briefportotaxen, zeigt sich jedenfalls eine bedingte und specielle Moderation derselben nothwendig in Beziehung auf fremde Staaten, unter denen sich mehre vor kurzem geneigt erklärt haben, der norwegischen Correspondenz Begünstigungen zuzugestehen, die für den ausländischen Briefverkehr von der höchsten Wichtigkeit sein würden, aber, wie sich von selbst versteht, nicht ohne Reciprocität könnten erworben werden.

Nach der Ansicht des Departements würde also nur die Frage vorliegen, wie eine Reform in den Briefposttaxen am zweckmäßigsten vorzunehmen sei und wie weit sich dieselbe erstrecken müsse?

Das System der Briefbezahlung (Frankaturstempel), welches in der letzten Zeit eine allgemeine und große Popularität gewonnen hat, ist das englische, das hauptsächlich in einem unabhängig von der Wegesstrecke, die ein Brief zu durchlaufen hat, zu erlegenden einförmigen Porto besteht. Ohne Rücksicht auf die Erfahrungen, welche man in England über diese Portotaxe gemacht hat, und wovon in der Beilage manche Erläuterungen mitgetheilt werden, ist das Departement doch nicht darüber in Zweifel gewesen, daß die Anwendung jenes Systems in Norwegen nicht am rechten Platze sein würde. Um zu diesem Resultat zu gelangen, bedarf es nur der Bemerkung, daß der Grundsatz, worauf die englische Postreform gebauet ist, der war: der Unterschied zwischen den Beförderungskosten, welche auf einen jeden Brief bei dessen Transport innerhalb der Grenzen des britischen Reichs fallen, die Distanz möge lang oder kurz sein, sei so unbedeutend, daß er nicht mit der kleinsten britischen Münze könne bezeichnet werden, während die übrigen Unkosten für die Behandlung der Briefe dieselben blieben, der Versendungsweg möge lang oder kurz sein, woraus man denn wieder den Schluß zog, das Porto müsse stets dasselbe sein, ohne Rücksicht auf Entfernung. Was jedoch in dieser Hinsicht vielleicht in einem Staate gelten kann, dessen Communicationsmittel einen so hohen Grad von Vollkommenheit erreicht haben und dessen Correspondenz in Folge der Landescultur zu einer so außerordentlichen Höhe gestiegen ist, scheint nicht für ein Land gelten zu können, wo alle Verhältnisse sich in einem ungleich geringeren Maßstabe gebildet haben, und wo die Unkosten der Briefbeförderung auf kürzeren wie auf längeren Routen offenbar die Nothwendigkeit mit sich bringen, an dem Grundsatze festzuhalten, daß für einen Brief auf einem weiteren Wege mehr bezahlt werden müsse, als auf einem kürzeren. Ein entscheidender Grund gegen die Anwendung dieses Portosystems bei uns, liegt, nach der Meinung des Departements, in dem Umstande, daß der einförmige Portosatz, wenn derselbe eine wesentliche Erleichterung gewähren sollte, in Berücksichtigung der Sendungen auf kürzeren Distanzen so niedrig gestellt werden müßte, daß nicht angenommen

werden kann, die dadurch hervorgerufene Briefzahl werde die Staatscasse gegen einen allzufühlbaren Verlust sicher stellen. Jedenfalls muß erinnert werden, daß man über das einförmige Portosystem, soviel das Departement hat in Erfahrung bringen können, in England selbst noch nicht im Reinen ist, ob man bei dieser Portoherabsetzung zu weit gegangen sei oder nicht, und daß jenes System noch nicht von solchen Staaten auf die Probe gestellt ist, mit denen Norwegen einen Vergleich aushalten könnte.

Das Departement hat demnach nicht können in Zweifel darüber gerathen, daß man bei uns stehen bleiben müsse bei der Stufe von Vereinfachung im Postsysteme, welche in mehren europäischen Staaten, wo eine Reform im Postwesen in neuerer Zeit entweder ins Werk gesetzt, oder von den Regierungen vorbereitet wurde, sowie auch in Nordamerika, zufriedenstellend befunden worden ist, nämlich daß das Porto bestimmt werde nach gewissen Rayons oder Abstandskreisen, innerhalb welchen die Briefe zu befördern sind. Natürlicherweise müssen dieser Umkreise so wenig als möglich sein, wenn eine Vereinfachung erzielt werden soll. Bei den eigenthümlichen Verhältnissen unseres Landes hält das Departement für wünschenswerth, daß die Rayons oder Zonen höchstens auf drei eingeschränkt werden. Die erste Zone muß natürlicherweise alle die Correspondenz umfassen, die sich zwischen Ortschaften von solcher geringen Entfernung von einander bewegt, daß Reiz und Anlaß, Briefe mit andern Gelegenheiten als durch die Post zu versenden, immer noch stark zu vermuthen sind, wenn das Porto nicht sehr niedrig angesetzt wird. Aber die Grenzen dieses Umkreises noch etwas weiter zu ziehen als jene Rücksicht allein erheischt, empfiehlt sich durch die Betrachtung, daß vermittelst des lebhaften gegenseitigen Verkehrs unter Personen, die nicht weiter als ein paar Tagereisen von einander wohnen, die Correspondenz auf solchen kürzeren Distanzen eine Ausdehnung verspricht, die wesentlich auf dem Grade der Billigkeit beruht, womit die Briefbeförderung von der Post besorgt wird. Von diesen Gesichtspunkten geleitet, ist das Departement der Ansicht, daß der erste Umkreis, in welchem also der billigste Portosatz zu bestimmen wäre, am passendsten könne auf 20 Meilen angesetzt werden. Den zweiten Umkreis glaubte man nach den Verhältnissen hier im Lande so weit ausdehnen zu müssen, daß in der Regel die wechselseitige Correspondenz sämmtlicher Ortschaften (mit Ausnahme der Handelsstädte in Nordland und Finmarken, die sich nicht darunter begreifen ließen, es sei denn, daß man sich überhaupt auf zwei Kreise einschränkte) darin eingeschlossen würde, soweit sie nicht unter die oben angeführte geringste Portotare fällt. In Beziehung hierauf ließ das Departement in diesem Jahr nach den Rechnun-

gen der Postämter und Postwärtereien [2]) vom Jahr 1845 eine Berechnung anstellen, wieviel die Intraden von der Briefbeförderung innerhalb des Reichs für das genannte Jahr weniger betragen haben würden, wenn man für alle mit den Posten beförderten Briefe, anstatt des jetzigen gesetzmäßigen Porto, das Porto nach folgender Scala für einen einfachen Brief erhoben hätte:

Bis zu 20 Meilen . . . 4 Schilling [3]),
über 20 bis 80 Meilen . . 8 =
über 80 Meilen . . . . 12 =

Das Resultat dieser Berechnung, das in der Beilage Nr. 1. zusammengefaßt ist, stellt dar, daß die Briefpostintraden im Jahr 1845 dadurch eine Verminderung von 23,401 Speciesthaler 27 Schilling erlitten haben würden, indem sie anstatt des wirklichen Betrages von . . . . . 68,396 Spthlr. 81 ß.
nur würden eingebracht haben . . . . 44,995 = 54 =

Zu jenem Belauf des Ausfalls von . . 23,401 Spthlr. 27 ß.
würde ferner hinzukommen eine Summe von ungefähr . . . . . 16,000 = — =
sofern der Antrag des Departements zu einer mit der hier in Rede stehenden enge verbundenen Reform in den Portohebungen möchte zum Beschluß erhoben werden, nämlich Aufhebung aller Gebühren, welche bei Ein- und Auslieferung der Briefe zu erlegen sind, und welche das Departement weiter unten näher zur Sprache bringen wird

zusammen 39,401 Spthlr. 103 ß.

Zur näheren Erläuterung der genannten Summen muß bemerkt werden, daß der oben angeführte Belauf von 68,396 Spthlr. 81 ß. nur die Totalsumme von dem für Briefbeförderung innerhalb der Reichsgrenzen im Jahr 1845 erlegten Porto ausweist, also nach Abzug des erhobenen Auslageporto, welches dem schwedischen und dänischen Postwesen zu vergüten war, sowie auch mit Ausschluß des Porto für Zeitungen und zufälliger Einnahmen.

---

2) (Postaabnerier). Die Postanstalten in Norwegen sind ihrer officiellen Benennung nach: 1) Postcontorer (Postämter), welche der Staatsbuchhalterei unmittelbar Rechnung legen; 2) Postexpeditioner (Posterpeditionen), von geringerem Geschäftsumfange; 3) Postaabnerier (Postöffnereien), die nur mit einem benachbarten Postcontor Kartenschlüsse unterhalten, welchem sie auch im Rechnungswesen und in allen übrigen Beziehungen des Dienstes untergeordnet sind. Ihr Geschäftsbetrieb entspricht ungefähr unsern Postwärtereien oder Briefsammlungen. B.

3) In Norwegen rechnet man in Speciesthalern (à 1 Thaler 15 Sgr. 4 Pf. preuß. Courant), eingetheilt in 120 Schillinge. B.

Jener Belauf kann also selbstverständlich nicht übereinstimmen mit der Summe, die in der Staatsbuchhaltung als Einnahme von der Briefbeförderung des Jahrs 1845 angeführt ist, nämlich 111,927 Sp. 65 ß., worunter das an Schweden und Dänemark zu vergütende Auslageporto, sowie das Zeitungsporto und zufällige Posteinnahmen mit begriffen waren. Hierbei muß übrigens noch bemerkt werden, daß eine durchaus genaue Uebereinstimmung der Angaben der Staatsbuchhaltung von den Post-Einnahmen und Ausgaben mit dem Belauf, der sich aus den Rechnungen der Postcomtoire ergiebt, nicht stattfinden kann, weil die Einnahme-Remisen und Zahlungs-Anweisungen, wonach die Ansätze der Staatsbuchhaltung sich richten, mitunter erst im folgenden Jahre können effectuirt werden, je nachdem die betreffenden Einnahmen oder Ausgaben vorkommen.

Bei der oben aufgestellten Berechnung ist keine Rücksicht genommen auf eine mögliche Herabsetzung des Seeporto, welches das norwegische Postwesen für die Briefbeförderung mit seinen Dampfschiffen nach und von Dänemark erhebt und die nach Angabe der Beilage Nr. 4. in jenem Jahr 8000 Spthlr. ausmachte (berechnet nach den damals geltenden Bestimmungen, wonach das Seeporto auf jener Route für den einfachen Brief 16 Schilling betrug). Dieses Porto, das in jedem Falle abhängig sein muß von Conventionen mit fremden Mächten, wird allerdings wahrscheinlich einer allgemeinen Herabsetzung unterzogen werden müssen, sowie sie bereits geschehen ist in Folge der Convention mit Dänemark vom 8. October 1846, wo liberalere Grundsätze für das inländische Porto angenommen werden mußten; da aber der hieraus entstehende Verlust in keinem Falle bedeutend sein wird, und da das Seeporto, welches nicht unter den Gesetzvorschriften über das Postporto begriffen ist, von Veränderungen in diesem, welche das Departement glaubt vorschlagen zu müssen, nicht direct berührt wird, so hat man geglaubt, dasselbe von der Erörterung auszuschließen.

Geht man von der Voraussetzung aus, welche jedoch als unwahrscheinlich und streitend gegen alle Erfahrung in ähnlichen Fällen sich darstellt, daß eine Herabsetzung des Briefporto, wie sie oben erwähnt worden, die Anzahl der Briefe nicht in einem merklichen Grade vermehren werde, und daß also die Portomoderation der Staatscasse eine um beiläufig 40,000 Spthlr. jährlich verminderte Einnahme brächte, so entsteht die Frage: inwiefern das Budget des Postwesens im Stande sei, einen solchen Einnahmeverlust zu erleiden? In Beziehung hierauf ist aus der unter Nr. 6. beiliegenden Nachweisung von den Einkünften und Ausgaben des Postwesens in den fünf Jahren von 1842—1846 (beide inclusive) ersichtlich, daß das Postbudget in diesem Zeitraume im Durchschnitt

einen jährlichen Ueberschuß von beiläufig 8000 Spthlr. geliefert hat, der also nach der oben erwähnten Voraussetzung wegfallen würde, und in den Intraden ergäbe sich eine Unterbalance von 32,000 Spthlr. Hierbei hat das Departement zu erläutern, daß die drei letzten Jahre des angeführten Quinquenniums, nämlich die Jahre 1844, 1845 und 1846, wie die vorhin erwähnte Nachweisung ergiebt, einen Durchschnitts-Ueberschuß von 17,651 Spthlr. 100 ß. jährlich ausweisen und daß der aufgeführte Ueberschuß von beiläufig 8000 Spthlr. jährlich für das Quinquennium 1842—1846 hervorkomme bei der Unterbalance im Status des Postwesens zum Belauf von 14,664 Spthlr. 18 ß., welche die Jahre 1842 und 1843 gegeben haben. Das Departement ist inzwischen bei dem Ueberschlage des Deficits, welches die in Aussicht genommenen Veranstaltungen möglicherweise an der Staatseinnahme nach sich ziehen könnten, mit der größten Vorsicht und Gewährleistung zu Werke gegangen, und hat nicht unberücksichtigt gelassen, daß die ganze fünfjährige Epoche, wo die bedeutenden und kostspieligen Reparaturen, welche die Post-Dampfschiffe seiner Zeit erfordern mögen, eine Fluctuation in dem Status des Postwesens bewirken können, die sich mit Sicherheit voraus nicht berechnen läßt.

Zur Beurtheilung des Verhältnisses des Postwesens zu der Staatscasse hat das Departement von der Staatsbuchhaltung den gleichfalls in der Beilage Nr. 6. enthaltenen Bericht erhoben über Einnahme und Ausgabe des Postwesens in dem Zeitraume von 1826, wo die ersten Post-Dampfschiffe angeschafft wurden, bis zum Jahr 1846 incl. Aus diesen Angaben ist zu ersehen, daß die Ausgaben von dem gesammten Postwesen in diesen 2 Decennien, wenn der Post durchaus nichts creditirt wird, für die Beförderung amtlicher Briefe, die Einnahmen mit 112,639 Spthlr. 36 ß. übersteigen, wobei zu bemerken ist, daß unter den Ausgaben die Unkosten begriffen sind: für Anschaffung von 4 Post-Dampfschiffen, im Ganzen zum Belauf von 212,650 Spthlr. 47 ß., ferner die Kosten für Einrichtung des der Marine zugehörigen Dampfschiffs Nordcap mit 5352 Spthlr. 113 ß., und die Ausgaben für sämmtliche an den Dampffahrzeugen vorgefallenen Reparaturen, von welchen allein die bedeutenderen, im Auslande bewerkstelligten 134,000 Spthlr. gekostet haben. Inzwischen muß anerkannt werden, daß die Dampffahrzeuge, obgleich sie allerdings für die Briefbeförderung wesentliche Wichtigkeit haben, doch auch angeschafft sind zu andern Zwecken, welche in entfernterer oder mehr mittelbarer Berührung mit dem Administrationszweige der Post stehen, der hier im Lande vorzugsweise ein Gegenstand der öffentlichen Fürsorge ist. Es scheint demnach klar, daß nicht sämmtliche zur Herstellung von Dampfschifffahrtsverbindungen aufgewendeten

Kosten rechtmäßig können auf das Conto des Postwesens gesetzt werden, obgleich doch wieder nicht möglich ist, in dieser Rücksicht mit Genauigkeit ein bestimmtes Unterscheidungsmerkmal anzugeben. Läßt man die Summen, welche die Anschaffung von Dampfschiffen gekostet hat, und die, besondern Bewilligungen zufolge, aus der allgemeinen Staatscasse entrichtet worden sind, außer Betracht bei der Uebersicht des Postwesenstatus für die verlaufenen 20 Jahre, aber belastet man sein Conto mit den Kosten für Reparatur der Dampfschiffe, wie sie auch in der Wirklichkeit stets von den Postintraden abgehalten wurden, so wird als Resultat erscheinen, wenn fernerhin nichts für die Beförderung der öffentlichen Correspondenz creditirt wird, daß es für jenen Zeitraum einen Ueberschuß von ungefähr 100,000 Spthlr. geliefert hat. Man darf übrigens bei Betrachtungen über die Lage des Postbudgets nicht aus den Augen verlieren, daß die öffentlichen Posten ohne Vergütung alle amtliche Correspondenz befördern, welcher nach bestehenden Vorschriften Portofreiheit zusteht, und daß folglich das Briefporto, wie es von Privaten erlegt wird, theilweise als ein Schatz zu betrachten ist, aus welchem die Ausgabe für die öffentliche Correspondenz bestritten wird. Um zur Anschauung zu bringen, welche Summen damit erspart werden, daß Briefe und Packete portofrei mit den Posten befördert werden, ist den Postamtsvorstehern auferlegt quartaliter eine Angabe einzureichen über die Anzahl solcher Briefe und Packete, sowie auch über den Portobetrag, den diese würden eingebracht haben, wenn dafür das tarifmäßige Porto bezahlt worden wäre. Nach der unter Nr. 7. beigefügten Zusammenstellung von den Berechnungen der Postcomtoire für 1845, würde dieser Portobelauf für öffentliche Briefe in jenem Jahre 120,000 Spthlr. ausgemacht haben, die man als die Summe anschlagen kann, welche bei Beurtheilung des Verhältnisses zwischen dem Postbudget und dem Haupt-Staatsbudget jenem jährlich zu Gute gerechnet werden müßte, und es stellt sich dabei heraus, daß das Postwesen bei einer solchergestalt aufgemachten Rechnung eine bedeutende Forderung an die Staatscasse zu machen haben würde [4]).

Das Departement glaubt mit vorstehenden Bemerkungen dargethan zu haben, daß, aus rein finanziellem Gesichtspunkte betrachtet, eingeräumt werden müsse, das Postwesen habe in dem verlaufenen Zeitraume einen so großen Ueberschuß geliefert, oder

4) Ueber die portofreie Dienstcorrespondenz wird der Staatscasse von der Postverwaltung in umständlicher Weise Conto gehalten. Jede Brief- oder Actensendung wird nämlich unter Beifügung eines Attestformulars vom absendenden Postamte mit dem tarifmäßigen Portobetrage in der Karte angesetzt, welcher gegen Rücksendung des vom Empfänger vollzogenen Attests wieder gutgeschrieben wird. B.

mit andern Worten, so starke Ausgaben getragen, welche eigentlich andern Administrationszweigen hätten zur Last fallen müssen, daß man es nicht als ein Opfer von Seiten der Staatscasse betrachten dürfe, wofür nicht mehr als voller Ersatz geleistet worden, wenn man der Staatscasse, falls das vorgeschlagene niedrigere Porto gesetzlich genehmigt würde, bis auf Weiteres als eine mäßige Vergütung für die Beförderung öffentlicher Briefe einen jährlichen Zuschuß von 32,000 Spthlr. in Rechnung brächte. Das Departement kann inzwischen keinen Zweifel darüber nähren, daß eine Herabsetzung des Porto von der hier besprochenen Ausdehnung, wenn auch nicht in der nächsten Zukunft, doch nach Verlauf eines gewissen Zeitraums die Anzahl der Briefe so vermehren werde, daß es jedenfalls nicht als Uebertreibung erscheinen könne, wenn man die Hoffnung ausspricht, daß wenn ein so niedriges Porto erst einige Zeit bestanden habe, im Postbudget sich ein Gleichgewicht zwischen Einnahme und Ausgabe zeigen werde. Das Departement stützt diese Hoffnung nicht so sehr auf die aus andern Ländern geholten Erfahrungen, wo Verhältnisse leichter als bei uns eine Vermehrung der Correspondenz zulassen, als vielmehr auf die Thatsache, daß das hier zu Lande auf der Briefbeförderung ruhende Porto von den öffentlichen Posten eine große Anzahl Briefe, die bei einem billigen Portosystem der öffentlichen Beförderung würden überlassen sein, entfremdet hat und, wie oben bemerkt, auf andere Weise eine Beeinträchtigung der Postintraden hervorruft. Ueberhaupt kann es nicht fehlen, daß der in der Natur begründete Satz auch bei uns seine Gültigkeit habe, daß die Benutzung der Staatsposten eben so wie die Benutzung jeder andern Bequemlichkeit, die Geld kostet, in gewissem Grade sich abhängig zeigt von der Größe der damit verbundenen Ausgabe.

Die Gründe, welche für eine geringe Taxe der Briefbeförderung sprechen und welche das Departement oben dargelegt hat, sind auch in dem Grade wichtig, daß das Departement in Betrachtung des möglichen, aber sicherlich nicht lange währenden Einnahmeverlustes, der daraus für die Staatscasse folgen möchte, sich nicht kann abhalten lassen, unterthänigst anzurathen, daß bei dem bevorstehenden Storthing eine königliche Proposition zu einem Gesetz über Herabsetzung der Bezahlung für Briefbeförderung mit den Posten eingebracht werde, in welchem Gesetzentwurfe als Hauptbestimmung vorzuschlagen sein möchte, daß für einen einfachen Brief, bei einer Beförderung bis zu 20 Meilen 4 Schilling und über 20 Meilen 8 Schilling bezahlt würden. Wenn das Departement hier den Ansatz des höchsten Porto zu 8 Schilling glaubt vorschlagen zu müssen und folglich der oben besprochene dritte Umkreis, in welchem das Porto des einfachen Briefs 12 Schilling sein sollte, wegfallen müßte, so findet es sich hierzu

bewogen, theils durch die aus vorhin angestellten Berechnungen fließende Aufklärung, daß die Taxe von 12 Schilling für eine Briefsendung über 80 Meilen, wegen des verhältnißmäßig minder bedeutenden Briefwechsels zwischen Stationen eines solchen Abstandes, einen so geringen Einfluß auf die Briefpostrevenüe äußern würde, daß sie nach dem Normaljahr 1845 (laut der Beilage Nr. 5.) auf nicht mehr als ungefähr 350 Spthlr. jährlich kann angeschlagen werden, theils dadurch, daß das Porto von 12 Schilling nach der angegebenen Meilenscala vorzugsweise auf die Correspondenz nach und aus den Ortschaften in den Aemtern Nordland und Finmarken, wobei die Einwohner dieser Gegenden, deren Postengang jetzt und vermuthlich auch in Zukunft wegen Localverhältnissen noch viel zu wünschen übrig läßt, auch noch in anderer Hinsicht durch die absondernde Entlegenheit der Districte würden leiden müssen, nämlich dadurch, daß ihre Correspondenz ein höheres Porto tragen müßte, als die der übrigen Bewohner von Norwegen.

In naher Verbindung mit der Portoermäßigungsfrage steht die Untersuchung über die Art und Weise, wie die Besoldungsverhältnisse der Postbeamten und Postbediensteten einer Veränderung zu unterziehen seien. Die Einkünfte dieser Functionäre bestehen zur Zeit, außer einer ständigen Besoldung, die jedoch ziemlich unbedeutend ist, aus Gebühren für private Briefe und Zeitungen, worüber, nach Gutheißung des Gesetzes vom 19. Januar 1837 §§. 5 und 6. durch königliche Resolutionen vom 10. Septbr. 1837 und v. 17. Octbr. 1839 besondere Bestimmungen gegeben wurden. Von einem portopflichtigen Briefe, wenn derselbe nicht Geld enthält, und im Inlande von einem Orte zum andern versendet wird, sind an Gebühren 3 Schilling zu bezahlen, wenn der Brief vom Absender frankirt wird, wovon dieser 2 Schilling und der Empfänger 1 Schilling zu erlegen hat. Geht ein Brief unfrankirt ab, so ist die Gebühr dafür 2 Schilling, welche von dem Empfänger entrichtet werden. Von privaten Briefen nach oder vom Auslande beträgt die Gebühr 2 Schilling pro Brief, und von privaten Briefen mit Geld beschwert erhält der betreffende Postmeister bei der Aufgabe 6 bis 60 Schilling pro Brief nach der Größe der inliegenden Summe, sowie bei der Ablieferung 6 bis 16 Schilling gleichfalls nach der Größe der Summe. Außerdem bestehen noch bei der Briefversendung Gebühren für Auslieferungsscheine über Briefe und Packete, und außer der Auslieferungsgebühr noch Bestellgeld, das zwischen 1 und 6 Schilling variirt. Ferner erhalten die Postmeister die Hälfte der dem Postwesen zukommenden Abgabe von der Versendung von Zeitungen und Zeitschriften durch die Posten. Diese Vorschriften können zwar durch die königliche Resolution Veränderung erfahren, soweit sie die

Größe der Sporteln betreffen, aber die Vorschriften, daß die Gebühr für Auslieferung von Zeitungen einen gewissen Antheil von der Bezahlung ausmachen soll, welche der Postcasse für Zeitungsversendung mit der Post zu erlegen ist, sowie auch, daß die Gebühr für Ein- und Auslieferung von Briefen eine Zulage zum Briefporto ausmachen soll, sind in den genannten §§. des Gesetzes von 1837 enthalten und können also nur durch ein Gesetz verändert werden.

Schon bei den jetzt bestehenden Portotaxen sind diese Gebühren unverhältnißmäßig hoch für Briefe auf kurzen Distanzen, wo das Porto verhältnißmäßig gering ist, oder für Geldbriefe, die nur kleine Summen enthalten, so daß die Gebühren für einen einfachen Brief, der z. B. zwischen Christiania und Drammen versendet wird, $\frac{3}{4}$, und wenn man das Bestellgeld mitrechnet, sogar den ganzen Betrag des Porto ausmacht, eben so sind die Gebühren für einen Brief mit eingeschlossenem Bancozettel gleich hoch, wie für einen Brief, der 100 Spthlr. enthält, nämlich zusammen 12 Schilling, während diese Gebühren für einen Brief, der 1000 Spthlr. enthält, zusammen nur 24 Schilling ausmachen. Unter der Voraussetzung, daß eine so bedeutende Herabsetzung des Porto, wie sie das Departement hier auf die Bahn bringt, durch ein Gesetz werde angenommen werden, leuchtet ein, daß alsdann das Mißverhältniß zwischen Porto und Sporteln noch größer werden würde als früher, und daß die Beibehaltung der jetzt in dieser Beziehung geltenden Regeln in wesentlichem Grade der beantragten Portomoderation müßte entgegenarbeiten, sowie auch die Gebühren mancher Postbeamten durch muthmaßlichen Zuwachs der Briefanzahl sich zu einer unverhältnißmäßigen Höhe heben würden. Das Departement kann deshalb in keinen Zweifel darüber gerathen, daß die Gebührenerhebung bei der Briefpost unter einer veränderten Portogesetzgebung wegfallen müsse, gleichwie sie in andern Ländern ist aufgehoben worden, und daß nur die Gebühren dürfen beibehalten werden, die für besondere Dienstleistungen bestehen, welche die Postbeamten gegen die Correspondenten übernehmen, z. B. Bestellgeld, Scheingebühr u. dergl. Hierbei fragt sich jedoch, wie die gegenwärtig fungirenden Postbeamten und Postbedienstete, deren Diensteinnahme wesentlich aus solchen Gebühren besteht, unter jenem veränderten Stande der Dinge schadlos zu halten seien? Das Departement muß hierbei in gnädigste Erinnerung bringen, daß die königl. Resolution v. 27. Januar 1847 bestimmt, die künftig zu Anstellungen gelangenden Postmeister oder andere Beamte, welche Postmeisterdienste zu versehen haben[5]), sollen ohne Anspruch auf Ersatz für den Verlust an

5) Für jede Postanstalt ist nur ein dem Staate verantwortlicher Vorsteher

Einkünften sich zufrieden stellen, welcher daraus entstehen möchte, daß die den Postbeamten zugelegten unständigen Einnahmen verändert oder auf andere Weise als bisher regulirt werden sollten. In dem unterthänigsten Antrag, welcher dieser Resolution zu Grunde liegt, hat das Departement berichtet, daß man bei Vorschlag einer Bestimmung, wie die angeführte, für die Zukunft nicht ausgehe von irgend einer Anerkennung auf Entschädigung für Rechtsansprüche der jetzt im Dienst stehenden Postmeister wegen möglichen Verlusts bei veränderter Regulirung ihrer unständigen Bezüge, wenn eine solche sollte beliebt werden, aber daß man dagegen jene Bestimmung als rathsam erachtet habe, theils um die später in Dienst tretenden Beamten dieser Classe aufmerksam zu machen auf einen Wechsel, der möglicherweise Einfluß auf ihre Einkünfte haben könnte, theils um den Staat auch zu sichern gegen die Möglichkeit, daß sie mit Erstattungsforderungen aufträten, während man auf der andern Seite beantragte, daß die früher angestellten Postmeister mit Billigkeit schienen verlangen zu können, daß sie keine Einbuße an ihren Einnahmen erlitten, wenn diese nach einer von dem jetzigen Bestande verschiedenen Regel erhoben würden. Aus den in den Beilagen Nr. 8—12. enthaltenen Nachweisungen über die Einkünfte der Postbeamten und der am besten besoldeten Postbedienstеten, welche das Departement hat ausarbeiten lassen, ist gnädigst zu entnehmen, daß die diesen Functionären zufließenden Einnahmen ziemlich niedrig angeschlagen sind, und daß nur die Amtseinnahme der Postbeamten in den größeren Städten einigermaßen reichlicher kann genannt werden, während eigentlich keiner von ihnen, allenfalls mit Ausnahme des Postmeisters in Christiania, eine Einnahme bezieht, die für unverhältnißmäßig hoch gelten kann, wenn man dabei in Betracht zieht, daß zu der verantwortlichen Führung solcher Geschäfte eine bedeutende Comtoirаushülfe erfordert wird, sowie ein unverdrossener Fleiß, eine Beflissenheit und Zuverlässigkeit, welche eine nicht allzu spärlich zugemessene Besoldung zu verlangen scheinen. Das Departement glaubt demnach, daß das allgemeine Beste am richtigsten wahrgenommen wird, wenn man diesen Officianten ungefähr denselben Bezug einräumt, den sie früher hatten, dergestalt, daß ihnen ihre Gebühren von Briefen aus den Briefpostintraden mit demjenigen Belauf ersetzt werden, der sich aus dem Durchschnitt dieser Sporteln in den letzten 5 Jahren ergiebt. Die Summe, welche hierzu jährlich aufgehen möchte, kann, wie aus den Anlagen Nr. 2 u. 3. ersichtlich ist, in runder Zahl auf 16,000 Spthlr. angeschlagen

---

bestellt, der außer einer ständigen Besoldung sämmtliche Emolumente bezieht und davon die erforderliche Aushülfe durch Privatdiener zu bestreiten hat.

B.

werden, wovon 12,000 Spthlr. auf die Postbeamten und Post-expediteure und 4000 Spthlr. auf die Postöffner (Postwärter oder Briefsammler) kommen. Hierbei glaubt man jedoch bemerken zu müssen, daß, sobald sich in Zukunft oder unter veränderten Verhältnissen sich ergäbe, daß die einem Postbeamten oder Bediensteten ausgeworfene Einkünfte größer oder kleiner würden als der Dienst erheischte, die Regierung bei eintretender Vacanz sollte ermächtigt werden, zu einer neuen Regulirung der Besoldungsverhältnisse, die der Revision des nächsten Storthings unterläge. Für den Fall, daß die von dem Departement vorgeschlagene Portomoderation Beifall finden sollte, und daß die Regel, wornach man geglaubt hat, die Postbeamten und Postbediensteten für den Verlust schadlos zu halten, den sie dadurch erleiden, wenn die Briefgebühren im Allgemeinen nicht mehr erlegt werden, in dem königlichen Gesetzvorschlage Aufnahme fände, der in dieser Anleitung dem bevorstehenden Storthing im nächsten Jahr vorgelegt werden wird, erlaubt sich das Departement unterthänigst zu beantragen, daß in Betreff des Abgangs an Intraden, welcher nach den vorgelegten Berechnungen in deren Gesammtheit möglicher, wenn auch nicht wahrscheinlicherweise bewirken könnte, und der nach der obigen Darstellung auf die jährliche Summe von 32,000 Spthlr. angeschlagen werden kann, das Erforderliche bei der Abfassung der Budgetproposition möge wahrgenommen werden, welche dem bevorstehenden Storthing vorzulegen ist. Ungeachtet aus den oben angeführten Angaben zu ersehen ist, daß das Postwesen trotz der allmähligen Erweiterung der Posteinrichtungen, wenn man die Anschaffung neuer Dampfschiffe außer Betracht läßt, stets einen Ueberschuß geliefert hat und ungeachtet nicht wahrscheinlich ist, daß die Herabsetzung des Briefporto einen so großen Einnahmeverlust ergeben werde, als die auf die Ausdehnung der Correspondenz im Jahre 1845 gebaueten Berechnungen darthun, so ist das Departement doch der Meinung, daß bei der Ungewißheit, in welcher man rücksichtlich des finanziellen Resultats der hier in Rede stehenden Maßregeln sich natürlicherweise befinden muß, die Vorsicht erheische, daß man das Deficit so groß annehme, als es im äußersten Falle einigermaßen mit Wahrscheinlichkeit könne vorausgesetzt werden.

In Bezug auf die obige Darstellung und mit der Bemerkung, daß die in dem Gesetze vom 19. Januar 1837 bestimmte Gewichtsprogression und die dabei gegebenen Bestimmungen über das Verhältniß zwischen dem Porto von Geldbriefen und dem von gewöhnlichen Briefen für die Zukunft beibehalten werden müsse, nimmt das Departement an, daß die vier ersten §§. in dem Gesetzentwurf, den es sich erlauben will in Vorschlag zu bringen, etwa folgendermaßen lauten könnten:

§. 1. Für die Beförderung eines einfachen Briefs, worunter ein solcher verstanden wird, der nicht mehr als ¾ Loth wiegt, wird das Porto so festgesetzt, daß, wenn die Wegesstrecke 20 Meilen oder darunter beträgt, 4 Schilling, und wenn sie über 20 Meilen beträgt, 8 Schilling bezahlt werden. In Uebereinstimmung hiermit fertigt das beikommende Regierungs-Departement die speciellen Briefposttaren aus zwischen sämmtlichen Postcomtoiren und Postwärtereien des Reichs.

§. 2. Für die Beförderung von Briefen, die über ¾ Loth wiegen, steigt das Porto im Verhältniß zum Gewicht so, daß bezahlt wird für einen Brief, welcher wiegt

über ¾ Loth bis 1 Loth . 1½faches Briefporto
" 1 " " 1½ " . 2 " "
" 1½ " " 2 " . 2½ " "

u. s. w. für jedes halbe Loth Mehrgewicht, ein halbes Briefporto mehr.

§. 3. Für die Beförderung von Briefen oder Packeten, in denen Geld eingeschlossen ist, wird das Porto nach dem Gewicht des Briefs oder Packets bezahlt, gleichwie für andere Briefe nach §§. 1 und 2., und außerdem für jede 50 Spthlr., welche der Brief oder das Packet enthält, die Hälfte des Porto für einen einfachen Brief. Beträge unter 50 Spthlr. werden für volle 50 Spthlr. gerechnet. Wird in einem Briefe Silbermünze unter dem Belaufe eines Spthlr. versendet, so berechnet sich das Porto für die Münze nicht nach dem Gewicht, sondern so, als ob der Belauf in Papiergeld versendet würde.

§. 4. Außer dem in vorstehenden §§. bestimmten in die Postcasse fließenden Porto ist keinerlei Gebühr für Einlieferung oder Auslieferung, Schreib- oder Wägegeld an die beikommenden Postmeister oder Postwärter zu entrichten, wogegen diese für die Ausführung gewisser Dienste, welche den Correspondenten geleistet, aber von diesen nicht im Allgemeinen benutzt werden, wie z. B. für das Herumtragen der Briefe, für Ausstellung von Empfangscheinen und dergleichen, berechtigt sind, Gebühren zu erheben, jedoch nach dem Belauf und nach den Vorschriften, welche der König bestimmt. Für den Verlust an Einnahme, den die beikommenden Postbeamten und Postbediensteten dadurch erleiden, daß die im Eingange dieses §. genannten Gebühren nicht länger dürfen erhoben werden, sollen dieselben in der Weise entschädigt werden, daß einem jeden von ihnen aus der Staatscasse jährlich eine Summe ausgezahlt wird, welche dem Durchschnittsbelauf der genannten Gebühren, nämlich Einlieferungs- und Auslieferungsgebühr, Schreib- und Wägegeld in den letzten 5 Jahren gleichkommt. Für die Postwärtereien, welche, wenn das Gesetz in Kraft tritt, etwa noch nicht 5 Jahre möchten bestanden haben,

wird deren Inhabern der Durchschnittsbelauf nach dem Zeitraume ihres Bestandes berechnet. Im Falle einer Vacanz bei einer Postmeisterstelle oder bei einer solchen Postbedienung bleibt der Regierung vorbehalten, für den anzustellenden Beamten oder Amtsverweser eine anderweitige Einnahmen-Normirung, als die oben bestimmte, festzustellen, welche jedoch der Revision des nächsten Storthings unterliegt.

In Ansehung von Portomoderationen enthält das Gesetz vom 19. Januar 1837, abgesehen von den Bestimmungen über Versendung von Zeitungen und Zeitschriften mit den Posten, nur die Vorschrift, daß für Correcturbogen, die lediglich mit einem Streifband oder einer Schnur umschlungen und mit der erforderlichen Adresse versehen sind, nur $\frac{1}{4}$ des einfachen Briefporto für jeden Bogen erlegt werden soll. In manchen fremden Ländern ist eine gleiche Postmoderation mehren andern gedruckten Sachen zugestanden; unter andern gedruckten Circularen, oder Empfehlungsbriefen, Preiscouranten, Subscriptionsplänen, imgleichen Probeblättern von Zeitungen und Journalen, sowie auch Waarenproben, alles aber unter der Bedingung, daß die Versendung unter Kreuzband geschehe. Allerdings würde unbedingt wünschenswerth sein, daß in dem Gesetze dergleichen Sendungen für ermäßigtes Porto zulässig erklärt würden, aber es stellt sich hier im Lande die Bedenklichkeit dar, daß die Briefposten auf den Hauptrouten schon jetzt so belastet sind, daß, wenn jenen Sachen unbedingte Portomoderation zugestanden würde, der für die Postbeförderung disponible Raum nicht ausreichte für alle die Sachen, die zur Versendung geliefert würden, was dann wieder mit sich brächte, daß nothwendigerweise Anstalten zur Erweiterung der Postbeförderung in einem Grade getroffen werden müßten, der leicht solche Unkosten bewirken könnte, die mit dem dadurch bezweckten Vortheile nicht im Verhältniß ständen. Da inzwischen nicht zu verkennen ist, daß das Zugeständniß einer Erleichterung bei Versendung von gedruckten Sachen bezeichneter Art und von Waarenproben mit den Posten, in mehren Rücksichten der Entfaltung der Literatur, des Handels und der Industrie ersprießlich sein würde; so erlaubt sich das Departement den Vorschlag einer Bestimmung in dem Gesetzentwurfe, wodurch die Regierung ermächtigt würde, nach den obwaltenden Umständen für jene Sachen eine Portomoderation zu bewilligen. Diese Portomoderation, welche das Departement im Allgemeinen nur in der Ausdehnung vor Augen gehabt hat, wie sie für Correcturbogen besteht, würde unmaßgeblich am richtigsten festzusetzen sein nach dem Gesammtgewicht einer jeden einzelnen Sendung, so daß z. B., wenn ein Buchhändler in Bergen 20 Subscriptionspläne unter Kreuzband an einen Mann in Christiania sendete, nicht für 20 Sendungen, sondern nur für eine nach dem Gewichte

sämmtlicher Pläne bezahlt würde. Auf diese Weise würde der Portoansatz in mehren Fällen an Billigkeit gewinnen. Das Departement findet jedoch, daß die in Rede stehende Portomoderation nur mit der näheren Modification dürfe eingeräumt werden, daß der Absender dergleichen Sachen frankiren müsse, denn diese Bedingung scheint nothwendig, um vorzubeugen, daß die Posten nicht rücksichtslos überladen werden mit Sachen, welche die Adressaten vielleicht nicht haben wollen, wenn sie bei der Aufgabe nicht frankirt worden, die man aber der Post übergiebt, weil es ohne Ausgabe geschehen kann, und der Absender sich die Möglichkeit denkt, daß der Adressat sich zur Einlösung des Uebersendeten verstehen könnte. Der hierher gehörige §., worin die jetzt geltende Vorschrift über Portomoderation für Correcturbogen ferner beizubehalten wäre, könnte etwa folgendermaßen abgefaßt werden:

§. 5. Wenn Correcturbogen versendet werden, die offen, blos mit einem Streifband oder einer Schnur umschlungen und mit der nothwendigen Adresse versehen sind, so wird für jeden Bogen nur $\frac{1}{4}$ des einfachen Briefporto bezahlt. Die Regierung wird dabei ermächtigt, eine gewisse Portomoderation zu bestimmen für gedruckte Circulare, gedruckte Empfehlungsbriefe, gedruckte Preiscourante, gedruckte Subscriptionspläne, Probeblätter von Zeitungen und Zeitschriften, sowie auch Waarenmuster, wenn dergleichen Sachen unter Kreuzband verschickt und bei der Aufgabe frankirt werden, auch darin nichts anderes, als die Adresse geschrieben sich findet. Diese Portomoderation soll bemessen werden nach dem Gesammtgewicht einer jeden einzelnen Sendung.

Im 5. §. des Gesetzes von 1837, der von der Bezahlung für Zeitungen und Zeitschriften bei der Postversendung handelt, welche Bezahlung als billig angesetzt gelten dürfte, findet das Departement keinen Grund, irgend eine andere Abänderung vorzuschlagen, als daß die darin vorkommende Benennung „Postmeister" vertauscht werde mit „Postbeamte und Postbedienstete," damit kein Zweifel darüber entstehe, daß dem Könige zustehe, auch den Posterpeditoren und Postwärtern, wenn es zweckmäßig befunden würde, einen Antheil an den im §. bestimmten Gebühren zu bewilligen. Man ist hierbei der Ansicht, daß dieser §. wieder in den Gesetzentwurf aufgenommen werden müsse, damit alle hierher gehörigen Bestimmungen auf einer Stelle sich beisammen finden und demnach das alte Gesetz nach seinem ganzen Inhalte könne außer Kraft gesetzt werden.

Wie aus dem Angeführten gnädigst wolle entnommen werden, hat das Departement bei Abgabe seines Vorschlags zu den Bestimmungen in dem beabsichtigten Gesetzentwurf im Wesentlichen die Form befolgt, worin das Gesetz von 1837 abgefaßt ist, und namentlich die Bestimmungen über Portotaxen nach der Entfernung

und nach der Gewichtsprogression in unbedingten und ausnahmlosen Regeln wiedergegeben, wogegen auch, soweit von der Briefbeförderung innerhalb des Reichs die Rede ist, kein Hinderniß eintreten kann. Das Departement hat jedoch Gelegenheit gehabt, sich von der Zweckdienlichkeit zu überzeugen, daß für Fälle dargebotener Unterhandlungen mit fremden Mächten über gegenseitige Portoherabsetzung, der Regierung in Norwegen die Befugniß zugestanden werde, diejenigen Veränderungen in den gesetzlichen Portotaxen und Gewichtsprogressionen vorzunehmen, welche sich als nothwendig ergeben, damit durch Concessionen von norwegischer Seite in fremden Staaten Begünstigungen für die norwegische Correspondenz erlangt werden. Schon in den Unterhandlungen, die dem zwischen Norwegen und Dänemark unter dem 8. Octbr. 1846 abgeschlossenen Postvertrage vorangingen, hat das Departement den Mangel an Competenz der Regierung gefühlt, an der durch das Gesetz von 1837 bestimmten inländischen Brieftaxe irgend eine Abänderung vorzunehmen und die in jenem Gesetze hierüber gegebenen unbedingten Regeln haben auch auf die tractatmäßige Vollmacht der Regierung einen hemmenden Einfluß bei andern Gelegenheiten ausgeübt, zu deren Darstellung das Departement nunmehr übergehen will.

Aus der in Abschrift beifolgenden unterthänigsten Vorstellung der norwegischen Regierung vom 26. Juni 1847 wird in geneigter Erinnerung sein, daß von der schwedischen Oberpostdirection auf königlichen Befehl seiner Zeit der Entwurf zu einer Postconvention zwischen Schweden und England verfaßt wurde zum Behuf gegenseitiger Unterhandlung mit der englischen Regierung, um der schwedischen Correspondenz bei England dieselben Vortheile zu verschaffen, welche der dänischen zu Theil geworden waren durch eine zwischen England und Dänemark abgeschlossene Postconvention, und bei welcher Veranlassung das Bedenken der norwegischen Regierung darüber eingeholt wurde, ob im Falle, daß man es wünschenswerth finde, in der gedachten Convention auch Bestimmungen über den Postengang zwischen Norwegen und England erstrebt werden sollten. Von norwegischer Seite mußte bei dieser Gelegenheit der Vorschlag gemacht werden zu einem Zusatzartikel, den Se. Majestät zu solchem Behuf in die Convention aufnehmen zu lassen geruhen möchte.

Der von dem königlich schwedischen Oberpostdirector in dieser Anleitung verfaßte Entwurf war gebauet auf folgende Grundsätze, welche mit mehr oder weniger Modification auch in Anwendung gekommen sind bei mehren von der britischen Regierung später abgeschlossenen Postconventionen mit fremden Ländern:

1) Stipulirung der Frankirungsfreiheit zwischen Schweden und England, so daß die Briefe zwischen diesen Ländern entweder

von den Absendern ganz bezahlt, oder ganz unbezahlt können versendet werden;

2) Ansatz des gegenseitigen Briefporto (worunter begriffen wird der Portoantheil des Staats, aus welchem der Brief kommt und der Portoantheil des Staats, wohin er gesendet wird, nebst dem Transitporto für das dänische Postwesen) auf den einförmigen Betrag von 16 Pence für den einfachen Brief (bis zu 1 Loth schwedisch oder ½ Unze britisch Gewicht, d. h. ungefähr 1 Loth norwegisch) mit der nähern Bestimmung, daß für Briefe, welche dieses Gewicht übersteigen, beide, die schwedische und britische Postadministration, die in England geltende Gewichtsprogression befolgen sollen;

3) Regulirung des Transitporto für Briefe, die über England nach oder aus Schweden befördert werden, und auf der andern Seite Festsetzung des schwedischen Transitporto für Briefe, die über Schweden gehen, zu einem bestimmten Betrage von 3 Pence für den einfachen Brief (nicht über ½ Unze Gewicht) und 1 Pence für jede Zeitung oder für jeden bedruckten Bogen; sowie endlich

4) in der Regel portofreie Beförderung für gestempelte englische Zeitungen, die nach Schweden bestimmt, und für schwedische Zeitungen, die nach England bestimmt sind.

Ungeachtet Norwegens Beitritt zu einer Convention dieses Inhalts, die für unsere Correspondenz mit England bedeutende Vortheile in Aussicht stellte, allerdings sehr wünschenswerth erscheinen mußte, sprach doch das Departement in dem erwähnten im Wesentlichen von der norwegischen Regierung gebilligten unterthänigsten Vortrage die Meinung aus, daß den betreffenden Behörden Norwegens nicht zustehe, eine Postconvention mit England auf den in dem schwedischen Entwurfe ausgesprochenen Grundlagen abzuschließen, außer mit dem angehängten Vorbehalt hinsichtlich des Zeitpunkts, von welchem an eine solche Convention für Norwegen erst in Kraft treten könne. Man bemerkte in diesem Betracht, daß, wenn man vor Augen habe, daß das der gedachten Convention zum Grunde liegende System in einem einförmigen und unveränderlichen Mittelporto bestehe, das nach der englischen Gewichtsprogression steige, so daß also ein Brief von beiläufig einem Loth norwegisch Gewicht einfaches Porto bezahle, über dieses Gewicht bis ungefähr 2 Loth doppeltes Porto u. s. f.; ferner in einem festen Transitporto und endlich in einer Zeitungsbeförderung, die in der Regel ganz portofrei sei; daß am Tage liege, daß Norwegens Beitritt zu einer solchen Convention bei der Regierung eine ausgedehntere Befugniß über die Portotaxen voraussetzte, als ihr durch das Gesetz vom 19. Januar 1837 eingeräumt ist, wo das Porto für Briefe innerhalb des Reichs unbedingt regulirt

wird nach einer steigenden Meilenscala, wo eine von der englischen abweichende Gewichtsprogression gleichfalls ohne Ausnahme angeordnet ist und wo Sr. Majestät Befehl zur Herabsetzung des Porto für Zeitungen und Journale an die specielle Bedingung geknüpft ist, daß dies zu deren Verbreitung als förderlich angesehen werden könne.

Man machte jedoch bei dieser Veranlassung die Bemerkung, daß, weil das Departement darauf bedacht sei, an das nächste Storthing einen königlichen Gesetzvorschlag über Veränderung in dem Gesetze von 1837 einzubringen, und weil man in dem Gesetzentwurfe eine Bestimmung anzubringen gedachte, nach welcher die Regierung die oben erwähnte mangelnde Befugniß erhalten konnte; so nehme das Departement an, daß die Convention, über welche es rathsam erscheine, sich mit der britischen Regierung in Unterhandlung einzulassen, auch die nordische Correspondenz umfassen könne, wenn man nur die hierher gehörigen Bestimmungen bedingungsweise abfasse, indem man nämlich deren in Kraft treten von der Bedingung abhängig machte, daß die norwegische Regierung dazu durch ein Gesetz die erforderliche Competenz erhalte. In Uebereinstimmung hiermit schlug man die Zusatzbestimmungen zu einzelnen Artikeln vor, mit welchen Zusätzen die Convention seiner Zeit für Norwegen gelten konnte, und worüber der oben erwähnte Vortrag Erläuterungen enthält. In Betreff dieser Sache wurde durch eine von dem zusammengesetzten schwedischen und norwegischen Staatsrath am 7. Octbr. 1847 abgegebene gnädigste Resolution bestimmt, daß Vollmacht und nöthige Instruction von dem Staatsminister für die auswärtigen Angelegenheiten ausgefertigt werde für Sr. Majestät Minister in London, um in Unterhandlung zu treten über den Abschluß einer Postconvention zwischen den vereinigten Reichen und Großbritannien, in Uebereinstimmung mit den Principien, welche von der schwedischen Oberpostdirection und von der norwegischen Regierung angedeutet worden sei in deren zu diesem Zwecke abgegebenen Vorschlage.

Als einen mit dem vorstehenden ganz analogen Fall glaubt das Departement berühren zu müssen, daß man im Jahr 1847 durch die königlich dänische Generalpostdirection ein Anerbieten erhielt von der thurn- und taxisschen Postadministration, welche damals in Unterhandlung mit der französischen Postverwaltung über den Abschluß einer Convention begriffen war, um bei dieser Gelegenheit den Vortheil des norwegischen Postwesens wahrzunehmen, namentlich so weit es einen vom Departement der Generalpostdirection seiner Zeit ausgesprochenen Wunsch anging, daß man den Correspondenten in Norwegen möge die Freiheit ausmitteln, die Briefe aus Norwegen nach Frankreich ganz unfrankirt zu versenden. Von den Grundbestimmungen zu einer Uebereinkunft

hierüber, welche von der thurn- und taxisschen Postverwaltung aufgegeben war, erfuhr man, daß die französische Postadministration sich nicht auf die Portovergütung für Briefe nach speciellen Taxen einlasse, sondern nur nach dem Gesammtgewicht der angekommenen unbezahlten Briefe, und daß nicht zu erwarten stehe, daß das norwegische Porto für dieselben nach einer höheren Durchschnittstaxe werde vergütet werden, als 2 Francs für 30 Grammen oder 22 Schilling für jedes Loth unfrankirte Briefe aus Norwegen nach Frankreich; wobei ferner erklärt wurde, daß für Waarenmuster, welche den Briefen angeheftet seien, man in Frankreich allgemein nur den dritten Theil des tarifmäßigen Porto berechne, imgleichen daß es besonders wünschenswerth sei, in Norwegen keine höhere Taxe als 1 Schilling Courant (oder 2 norwegische Schillinge) anzusetzen, pro Bogen, bei Kreuzbandsendungen mit gedruckten oder lithographirten Sachen aus Frankreich, welche beide, die französische und die thurn- und taxissche Postadministration, für ein äußerst geringes Porto beförderten.

Aus den oben angeführten von dem Gesetze von 1837 hergenommenen Gründen konnte indeß das Departement in dieser Sache keinen Schritt weiter thun, und also auch keine Anleitung erhalten, unserer Correspondenz nach Frankreich mehre in Aussicht stehende wichtige Vortheile zu bewirken.

Mit den hier gegebenen Aufklärungen glaubt man hinlänglich den Vorschlag begründet zu haben, den man hier zu thun sich erlauben will, daß in dem Gesetzentwurfe eine Bestimmung aufgenommen werde, um die Regierung zu ermächtigen, soweit es die Versendungen zwischen Norwegen und dem Auslande angeht, diejenigen Modificationen in den gesetzlichen Portotaxen und Gewichtsprogressionen vorzunehmen, die nothwendig sein möchten, um mit fremden Staaten Uebereinkunft zu schließen über das Porto für gegenseitige Beförderung von Briefen, Zeitungen und dergl. Mit den Concessionen, die man demgemäß sich wird im Stande finden anzubieten, wird die Möglichkeit gegeben sein, daß unsere Correspondenz mit dem Auslande gleichermaßen eine Erleichterung erhalte, wie nach dem Antrage die inländische Correspondenz billigern Abgaben wird unterworfen sein. Hierauf gründet sich der unterthänigste Vorschlag, daß in den Gesetzentwurf ein §. folgenden Inhalts aufgenommen werde:

§. 7. Die Regierung wird ermächtiget, in Betreff der Postversendungen zwischen Norwegen und dem Auslande diejenigen Modificationen in den gesetzmäßigen Portotaxen und Gewichtsprogressionen vorzunehmen, die nothwendig erscheinen, um mit fremden Staaten Uebereinkunft zu treffen über das Porto für gegenseitige Beförderung von Briefen, Zeitungen u. dergl.

Unter Beziehung auf das Obenangeführte, dem von den

übrigen Mitgliedern des Staatsraths im Wesentlichen beigetreten ist, wird unterthänigst beantragt:

„Ihre Majestät geruhe gnädigst zu befehlen, daß in der Voraussetzung, daß bei Abschluß des Budgets für den Zeitraum vom 1. Juli 1848 bis zum 1. Juli 1851 sich auswiese, die Staatscasse vermöge den damit verursachten Abgang zu tragen, dem nächsten Storthing gnädigst ein Gesetzvorschlag über Herabsetzung des Briefporto u. dergl. vorgelegt werde, nach folgendem Entwurfe:"

Entwurf

zum Gesetze über Ermäßigung des Briefporto ꝛc.

§. 1. Für die Beförderung eines einfachen Briefes, worunter ein solcher verstanden wird, der nicht mehr als ¾ Loth wiegt, wird das Porto so festgesetzt, daß, wenn die Wegesstrecke 20 Meilen oder darunter beträgt, 4 Schilling, und wenn sie über 20 Meilen beträgt, 8 Schilling bezahlt werden. In Uebereinstimmung hiermit fertigt das beikommende Regierungs-Departement die speciellen Briefposttaxen aus zwischen sämmtlichen Postcomtoiren und Postwärtereien (Postaabnerier) des Reichs.

§. 2. Für die Beförderung von Briefen, die über ¾ Loth wiegen, steigt das Porto im Verhältniß zum Gewichte so, daß bezahlt wird für einen Brief, welcher wiegt

über ¾ Loth bis 1 Loth . 1½faches Briefporto
" 1 " " 1½ " . 2 " "
" 1½ " " 2 " . 2½ " "

u. s. w. für jedes halbe Loth Mehrgewicht ein halbes Briefporto mehr.

§. 3. Für die Beförderung von Briefen oder Packeten, in denen Geld eingeschlossen ist, wird das Porto nach dem Gewicht des Briefs oder Packets bezahlt, gleichwie für andere Briefe nach §§. 1. und 2., und außerdem für jede 50 Spthlr., welche der Brief oder das Packet enthält, die Hälfte des Porto für einen einfachen Brief. Beträge unter 50 Spthlr. werden für volle 50 Spthlr. gerechnet. Wird in einem Briefe Silbermünze unter dem Belaufe eines Spthlr. versendet, so berechnet sich das Porto für die Münze nicht nach dem Gewichte, sondern so, als ob der Belauf in Papiergeld versendet würde.

§. 4. Außer dem in vorstehenden §§. bestimmten in die Postcasse fließenden Porto ist keinerlei Gebühr für Einlieferung oder Auslieferung, oder Schreib- und Wägegeld an die beikommenden Postmeister oder Postwärter (Postaabnere) zu entrichten, wogegen diese für die Ausführung gewisser Dienste, welche den Correspondenten geleistet, aber von denselben nicht im Allgemeinen benutzt

werden, wie z. B. für das Herumtragen der Briefe, für Ausstellung von Empfangsscheinen und dergleichen, berechtiget sind, Gebühren zu erheben, jedoch nach dem Belauf und nach den Vorschriften, welche vom König bestimmt werden. Für den Verlust an Einkünften, den die beikommenden Postbeamten und Postbediensteten dadurch erleiden, daß die im Eingange dieses §. genannten Gebühren nicht länger dürfen erhoben werden, sollen dieselben in der Weise entschädigt werden, daß einem jeden von ihnen aus der Staatscasse jährlich eine Summe ausgezahlt wird, welche dem Durchschnittsbetrage der genannten Gebühren, nämlich Einlieferungs- und Auslieferungsgebühr, Schreib- und Wägegeld in den letzten 5 Jahren gleichkommt. Für die Poſtwärtereien, welche, wenn das Gesetz in Kraft tritt, etwa noch nicht 5 Jahre möchten bestanden haben, wird deren Inhabern der Durchschnittsbelauf nach dem Zeitraum ihres Bestandes berechnet. Im Falle einer Vacanz bei einer Postmeisterstelle oder bei einer solchen Postbedienung bleibt der Regierung vorbehalten, für den anzustellenden Beamten oder Amtsverweser eine anderweitige Einnahme-Normirung, als die oben bestimmte, festzustellen, welche jedoch der Revision des nächsten Storthings unterliegt.

§. 5. Wenn Correcturbogen versendet werden, die offen, blos mit einem Streifband oder einer Schnur umschlungen und mit der nothwendigen Adresse versehen sind, so wird für jeden Bogen nur $\frac{1}{4}$ des einfachen Briefporto bezahlt. Die Regierung wird dabei ermächtigt, eine gewisse Portomoderation zu bestimmen für gedruckte Circulare, gedruckte Empfehlungsbriefe, gedruckte Preiscourante, gedruckte Subscriptionspläne, Probeblätter von Zeitungen und Zeitschriften, sowie auch Waarenmuster, wenn dergleichen Sachen unter Kreuzband versendet und bei der Aufgabe frankirt werden, auch darin nichts anderes als die Adresse geschrieben sich findet. Diese Portomoderation soll bemessen werden nach dem Gesammtgewicht einer jeden einzelnen Sendung.

§. 6. Für die Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften ist eine im Verhältniß zu deren Preis bestimmte jährliche Bezahlung zu erlegen, nämlich:

von den ersten 5 Spthlr., welche sie kosten . $\frac{1}{6}$,
von den zunächst folgenden 5 Spthlr. . . $\frac{1}{12}$,
von den hierauf folgenden 5 Spthlr. . . . $\frac{1}{15}$,
und von dem, was sie mehr kosten . . . $\frac{1}{18}$.

Für inländische Zeitungen und Zeitschriften wird diese Bezahlung nach dem Abonnementspreise am Verlagsorte berechnet, für ausländische nach dem Preise, womit sie bei dem nächsten auswärtigen Postcomtoir bezahlt werden, von welchem das norwegische Postwesen die Hersendung verlangen kann. Dem Könige bleibt anheimgestellt, die oben bestimmte Bezahlung für inländische und

ausländiſche Zeitungen und Zeitſchriften zu ermäßigen, wenn es zu deren Verbreitung als nützlich erachtet wird; auch kann eine ſolche Ermäßigung vom Könige wieder zurückgenommen werden.

Wie viel von der Bezahlung der Poſtcaſſe für die Beförderung und wie viel den beikommenden Poſtbeamten und Poſtbedienſteten für die Diſtribution, für Einforderung der Bezahlung und Rechnungsführung zufließen ſoll, wird vom Könige beſtimmt. Zeitſchriften, welche nur vierteljährlich, monatlich oder überhaupt mit länger beſtimmten Zwiſchenzeiten als 1 Woche erſcheinen, können nur mit den Poſten nach und nach verſendet werden, je nachdem es der Raum in den Poſtladen oder Felleiſen zuläßt.

§. 7. Die Regierung wird ermächtiget, in Betreff der Poſtverſendungen zwiſchen Norwegen und dem Auslande diejenigen Modificationen in den geſetzmäßigen Portotaxen und Gewichtsprogreſſionen vorzunehmen, die nothwendig erſcheinen, um mit fremden Staaten Uebereinkunft zu treffen über das Porto für gegenſeitige Beförderung von Briefen, Zeitungen und dergl.

§. 8. Dieſes Geſetz tritt in Kraft den 1. Januar 1849. Von der Zeit an wird das Geſetz vom 19. Januar 1837 aufgehoben über die Bezahlung für Beförderung von Briefen, Zeitungen und Zeitſchriften durch die Poſten.

Beilage No. 1.

Franko- und Porto-von inländischen Briefen, sammt dem norwegischen Porporto von Briefen nach- und aus dem Auslande zusolge des zwischen beiderlandischen Portogesetzgebungen, nebst Angabe, wie viel sie nach dem brantragten Portogesetz betragen haben würden.

Postämter.	Nach den bisherigen Taxen.		Nach den neuen Taxen.	
	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß
Frederikstad	1294	23	977	33
Frederikshad	700	14	516	10
Gierzeberg	431	46	336	44
Moß	886	72	769	29
Kongsteinger	291	45	227	11
Christiania	10710	39	7348	43
Drammen	2663	9	2229	1
Kongsberg	456	5	405	74
Holmestrand	644	44	486	80
Tönsberg	1285	110	804	13
Larwig	1989	8	1307	41
Stien	1284	2	853	82
Porsgrund	570	2	368	13
Brevig	704	29	470	117
Kragero	1110	86	667	88
Oedersiöer	704	104	528	21
Arendal	2204	69	1542	66
Grimstad	578	101	436	59
Flekkerad	350	83	260	43
Christiansand	4211	10	3085	63
Christiansand	2854	34	1853	9
Bergen	9015	4	5038	46
Molsvaer	1108	87	645	26
Molde	776	87	507	6
Christiansund	1141	116	1003	27
Throndhjem (Drontheim)	4631	39	2668	103
Levanger	727	83	341	111
Postmätterein (Postanbohrnerne)				
unter dem Postamte Christiania:				
Moß	25	107	18	30
Hamars	44	53	27	42
Mal	73	64	47	95
Biri	61	113	37	97
Dreibad	107	15	140	97
Elverud	102	4	67	102
Eiedalen	35	65	20	34
Hitteren	183	50	116	96
Byen	80	106	58	49
Oren (Hadeland)	56	33	35	66
Hurdalen	29	45	20	32
Holland	58	107	36	56
Jevnager	46	21	33	18
Land	119	19	69	—

Digitized by Google

Postwärterein.	Nach den bisherigen Taxen.		Nach den neuen Taxen.	
	Spitäler	β	Spitäler	β
Bülten	45	19	20	96
Hilfenhammer	295	3	171	30
Hohenlohe	71	62	46	112
Ohrdorf	69	17	46	60
Karlsruhe	74	53	43	66
Thum	43	37	28	58
Klingbügel	130	101	69	38
Neuhaldem	39	43	21	66
Ringelbo	48	89	36	6
Neuenstad	64	69	43	88
Ringenlog	170	55	131	99
Gal	130	1	87	8
Stefenno	86	3	61	25
Gaisen	11	25	9	112
Stein	21	72	14	46
Gilgre	43	110	30	102
Tadgen	14	119	9	34
Thoren	126	49	83	40
Tänzel	86	107	51	80
Urnbrug	28	95	18	84
Ullmingen	69	54	45	84
Wang i Wallerö	21	119	15	70
Wandel	38	98	23	94
Wald i Nemerige	63	5	51	68
Wange	74	118	53	4
Wang zu Sedenwalen	196	19	131	45
Uter	50	43	30	96
unter Langenjungen:				
Gropp	55	3	51	50
Hof	49	85	47	32
unter Harrysburg:				
Rafflehof	46	4	43	65
Glosbera	60	99	53	111
Thrnbad	24	1	21	76
unter Drommen:				
Fridelsberrer	59	63	43	105
Wald	105	96	69	18
Hanglerd	285	24	171	30
Bilgerland	57	112	48	96
unter Tärelberg:				
Gandelford	244	32	157	95
Hendren	287	113	255	60
unter Elten:				
Gingle	43	17	43	17
Hirrbal	26	106	24	76
Hirrbal	71	90	57	85
Bib	75	117	26	75
Hohenbeib	193	64	132	4
Bilgierd	65	82	48	58
Bieles	75	95	67	6
Hochenbrunk (unter Kirrdal)	180	73	158	114

Digitized by Google

Postwärtereien.	Nach den bisherigen Taren.		Nach den neuen Taren.	
	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß
unter Christianssand:				
Egersund	279	117	145	74
Soggendal	82	66	46	110
Moy	22	91	11	118
Flekkefjord	474	90	312	26
Farsund	475	60	317	70
Lyngdal (Refsvold)	50	39	32	31
Fede	13	97	8	80
Undal	26	18	17	9
Mandal	663	17	468	85
Klep	76	64	46	18
unter Stavanger:				
Fede	9	119	6	34
Mandal	99	44	68	67
Flekkefjord	99	68	60	88
Koppervig	238	45	131	108
Undal	15	25	7	52
Soggendal	38	67	26	94
Egersund	131	116	82	11
Refsvold	25	—	14	88
Moi	17	52	14	5
Nerstrand	7	112	4	117
Vigedal	10	93	6	75
Jaelse	33	46	19	70
Farsund	92	96	49	60
unter Bergen:				
Aalhuus	12	23	9	35
Bryggen	46	67	29	44
Etne	8	113	6	3
Dale	72	110	46	69
Flesje	26	70	15	104
Eide	19	62	10	117
Fjaeldberg	15	4	9	34
Evindvig	22	44	13	77
Graven	18	102	12	12
Havstad	82	21	42	7
Gloppen	30	65	18	26
Sogndal	146	70	98	65
Skonevig	28	78	19	103
Roalstvedt	97	52	60	84
Viig i Sogn	44	52	25	52
Voß	101	79	60	64
Urland	20	3	11	13
Utne	68	39	40	38
Stordöen	102	87	60	46
Viig i Hardanger	23	25	15	18
Leetviig	13	98	8	80
Lindaas	20	56	12	1
Vahlen	15	98	9	79
Mosterhavn	3	14	1	68
Furresund	5	55	2	58

Postwärtereien.	Nach den bisherigen Taren.		Nach den neuen Taren.	
	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß
Molöen	7	119	4	116
Sauesund	1	76	—	106
Laerdal	220	68	118	69
Ladevig	11	76	6	86
Hundelde	79	55	49	67
Maaren	24	73	15	68
Lyfter	42	72	28	77
Leganger i Sogn	63	45	42	85
Sölvorn	71	49	51	18
Udvigen	76	117	50	59
unter Aalesund:				
Ringdal	10	30	7	30
Slyngstad	18	61	15	50
Larsnaes (Leganger)	43	84	43	76
Selö	10	89	7	30
Ulfsteen	59	40	59	—
Volden	54	63	54	21
Oerskoug	46	91	37	25
Vanelven	24	11	17	34
Herö (Dampfschiffsanlaufplatz)	10	2	6	30
unter Molde:				
Fredö	6	9	4	72
Thingvold	51	77	44	74
Ovande (Stangvig)	53	107	36	63
Skei	45	75	29	119
Heggum	13	19	10	23
Lönset	10	17	6	70
Remmem	12	41	11	7
Veblungsnaes	67	7	62	7
Sölsnaes	22	44	19	7
unter Throndhjem:				
Haavig	15	25	9	16
Röraas	216	19	129	112
Stören	30	87	20	90
Lhamö	66	38	49	39
Opdal	29	105	18	34
Stadsbygden	38	2	22	37
Stim	16	47	12	35
Oeflerod	55	—	35	11
Hitteren	40	96	20	82
Melhuus	44	118	29	83
Aa	14	113	8	10
Meldalen	24	90	15	16
Hevne	36	17	18	39
Holtaalen	16	1	9	95
Bjerkager	9	37	5	47
Overhalden	156	39	101	62
Rören	75	101	49	27
Ytteröen	21	59	13	86
Vaerdalen	64	62	41	41
Stördalen	61	56	41	63

Postwärtereien.	Nach den bisherigen Taxen.		Nach den neuen Taxen.	
	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß
Skogn	216	61	131	88
Gjöören	48	62	32	98
Stod	101	23	61	23
Kolvereid	70	14	42	29
Naeröen	24	51	15	36
Inderöen	23	47	14	111
Beitstaden	53	24	30	84
unter Nordlands:				
Brönö	84	9	50	88
Alstahaug (Tjötö)	246	114	140	50
Naesne	26	76	15	68
Hemnaes	34	35	19	106
Mo	20	3	11	76
Anklakken	25	108	14	50
Kobberdal	43	101	26	20
Rödö	37	39	21	104
Sandtorv	37	32	18	72
Throndenaes	90	80	47	14
Skjaerstad	12	17	6	114
Saltdalen	9	75	5	42
Gillesgaard	37	19	20	30
Havnvigen	55	47	29	72
Fikke	12	85	5	40
Buksnaes	96	53	52	84
Kjerringö	24	41	14	82
Bö	17	55	9	22
Löbingen	49	45	26	38
Grötö (Stegen oder Laskestad)	68	100	35	106
Skraaven	96	15	55	118
Bodö	197	59	104	86
Gibostad	19	94	11	82
Klöven	28	38	15	66
Kirkevaag	225	111	120	64
Hassel	132	47	67	102
Verschiedene Anlaufsplätze auf der Route des Dampfschiffs Prinz Gustav	39	50	20	10
unter Tromsö:				
Alteidet	2	36	2	12
Talvig	20	73	9	60
Finkrogen	2	109	2	50
Havnaes	2	73	2	44
Karlsö	12	39	6	82
Sjaervö	15	39	8	4
Maursund	9	41	5	70
Lyngenseide	22	50	12	108
Loppen	30	39	13	116
Kaasfjorden	70	118	32	116
Alten und die darunter liegenden Postwärtereien	561	81	272	74
	68,396	81.	44,995	54.

Beilage No. 2.

Nachweisung

über die Gebühren der Postbeamten und Posterpeditoren von Briefen in den Jahren 1841—1845, beide eingeschlossen.

	1841.		1842.		1843.		1844.		1845.	
	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß
Frederikshald	383	7	373	51	415	23	441	87	434	51
Frederiksstad	340	23	252	73	248	109	245	80	217	38
Sarpsborg	.	.	160	52	192	25	200	58	211	35
Moß	432	117	434	99	456	54	415	117	449	91
Kongsvinger	96	82	94	55	96	85	95	106	98	76
Christiania	2916	37	2909	59	2736	90	2743	61	3019	19
Drammen	879	113	855	16	847	52	833	92	877	111
Kongsberg	163	51	152	149	153	19	156	93	152	103
Holmestrand	191	20	176	8	191	107	195	42	201	67
Tönsberg	419	72	420	102	418	73	432	44	449	64
Laurvig	508	9	506	20	521	29	557	18	587	88
Brevig	163	94	170	17	152	84	157	110	174	56
Porsgrund	170	28	161	64	162	101	160	90	149	51
Skien	346	83	361	68	352	45	351	108	367	64
Kragerö	186	102	215	118	206	80	220	16	235	31
Oesterrisör	170	19	159	77	152	52	157	57	161	83
Arendal	430	99	423	88	400	42	434	3	460	56
Grimstad	123	116	123	64	125	15	132	92	135	57
Lillesand	81	51	81	61	80	37	82	55	88	114
Christianssand	788	35	808	28	509	27	525	22	554	28
Stavanger	428	37	493	60	434	92	461	49	466	103
Bergen	982	5	986	109	936	14	1053	108	1051	104
Aalesund	107	116	116	68	124	40	147	42	169	5
Molde	117	93	133	89	130	64	147	84	148	21
Christianssund	212	39	222	106	226	119	229	45	229	90
Trondhjem (Drontheim)	863	67	838	114	886	33	842	43	873	94
Tromsö	.	.	.	.	121	24	119	36	92	112
do. von den Haparanda-Posten	.	.	.	.	.	.	6	22	10	21
Alten	.	.	.	.	11	16	10	68	10	91
	11,515	75	11,635	5	11,292	21	11,559	48	12,081	4

Beilage No. 3.

Nachweisung

über die Gebühren der nachbenannten Postwärter (Postaabnere) im Jahr 1846.

	Gebühren von abgegangenen Briefen mit Geld. Spthlr.	ß	ohne Geld. Spthlr.	ß	von angekommenen Briefen mit Geld. Spthlr.	ß	ohne Geld. Spthlr.	ß	Zusammen. Spthlr.	ß
Tvedestrand	6	30	26	88	7	100	28	53	69	31
Ringeriget	10	76	27	108	8	74	37	106	85	4
Drøbak	14	16	39	94	8	20	53	31	115	41
Lillehammer	17	60	27	10	14	70	38	23	97	43
Mandal	17	8	60	112	13	50	67	38	182	6
	2	108	5	44	4	50	10	70		
Farsund	16	10	41	34	6	48	41	81	133	30
	3	70	6	50	4	62	13	35		
Flekkefjord	19	94	27	16	6	18	37	59	131	57
	6	98	8	62	8	18	17	52		
Hammerfest	6	76	16	32	3	76	21	118	48	62
Röraas	7	52	17	34	8	58	17	106	51	10
Skogn (Levanger)	11	44	22	30	8	2	25	96	67	52
Sandefjord	7	32	28	18	9	100	34	57	79	87
Koppervig	13	76	10	114	7	86	23	82	55	118
Voß	4	22	7	58	2	84	9	95	24	19
Hoff	4	84	5	82	2	116	11	74	24	116
Ladevig	—	54	2	12	—	36	2	8	4	110
									1170	

Die Einnahmen an inländischem Porto und Franko bei diesen Postwärtereien (jedoch mit Ausnahme von Hammerfest, von welchem eine specielle Angabe fehlt, weil dieses mit unter den Postwärtereien von Alten aufgeführt ist) betrugen im Jahr 1845 nach den mitgetheilten Angaben

3,723 Spthlr. 102 ß

während sie bei sämmtlichen Postwärtereien in demselben Jahre betrugen . . . . . 14,559 = 116 =

Auf die erstgenannte Summe fallen zufolge der obigen Nachweisung die Gebühren mit einem Belaufe von . . . . . 1,122 = 4 =

und werden folglich verhältnißmäßig von der zuletzt genannten Summe die Gebühren anzunehmen sein auf . . . . . 4,360 = — =

Beilage No. 4.

Berechnung

über den Ertrag des Seeporto für die mit den Dampffahrzeugen im Jahr 1845 beförderten Briefe.

	Seeporto.	
	Spthlr.	ß
Frederikshald	149	56
Sarpsborg	28	58
Frederiksstad	53	16
Moß	180	46
Kongsvinger	—	80
Christiania	1924	68
Drammen	564	18
Kongsberg	22	104
Holmestrand	95	92
Tönsberg	209	4
Laurvig	267	62
Porsgrund	102	8
Skien	217	112
Brevig	117	56
Kragerö	178	86
Oesterriisöer	97	90
Arendal	322	72
Grimstad	66	56
Lillesand	41	88
Christianssand	673	116
Hierunter ist auch mit begriffen das Seeporto für die Unterwegsstationen auf der Route bis Stavanger, ingleich. für Mandal ꝛc.		
Stavanger	351	54
Bergen	1259	64
Aalesund	102	97
Molde	52	86
Christianssund	185	34
Throndhjem	495	30
Nordlands Postcontor	—	16
Tromsö	51	40
Kobbervig	—	116
Flesje	—	32
Graven	—	16
Havstad	—	48
Sogndal	—	16
Utne	—	32
Stordöen	—	16
Molöen	1	16
Laerdal	—	16
Ladevig	—	16
Hundeide	—	112
Liaamo	—	64
Stadsbygden	2	16
Oesterod	-	32
Von den übrigen Postwärtereien unter Bergen u. Throndhjem, sowie unter Stavanger auf der Route nach Bergen ist kein Seeporto eingegangen.		
Tvedestrand sowie auch mit dem Dampfschiff vom Auslande angekommen 55 Stück und abgegangen 48 =		
Summa 103 Stück wovon das Seeporto beträgt ungefähr	14	—
Postwärtereien nördlich von Tromsö angekommen 144 Stück und abgegangen 190 =		
Summa 334 Stück wovon das Seeporto beträgt ungefähr	50	—
Postwärtereien nördlich von Nordlands Postcontor bis Tromsö abgegangen 7 Stück angekommen etwa 7 =		
Summa 14 Stück Das Seeporto davon beträgt ungefähr	2	—
Postwärtereien unter Christiania im Stifte Christiania abgegangen 94 Stück angekommen etwa 90 =		
Summa 184 Stück Das Seeporto davon beträgt ungefähr	25	—
	7911	97

Beilage No. 5.

enthält eine Berechnung über den Abgang an den Postintraden, der stattgefunden haben würde, wenn man bei den oben aufgestellten Berechnungen über das Normaljahr 1845 den höchsten inländischen Portosatz zu 8 Schilling für den einzelnen Brief, anstatt zu 12 Schilling angenommen hätte.

Beilage No. 6.

Einnahmen und Ausgaben bei dem Postwesen nach den Büchern der Staatsbuchhalterei in den Jahren 1826 bis 1846 beide inclusive.

Einnahme.

1) Von der Briefbeförderung	1,463,777	Spthlr.	58 ß
2) Von den Dampffahrzeugen	762,277	=	89 =
3) Von den Frachtposten	3,387	=	58 =
	2,229,442	Spthlr.	85 ß

Ausgabe.

1) Besoldungen	147,570	Spthlr.	18 ß
2) Ausgaben für die Postenbeförderung im Inlande, durch Schweden und Dänemark und zufällige Ausgaben	1,059,913	=	104 =
3) Für Dampffahrzeuge, worunter begriffen werden Ankauf und Ausrüstung von sämmtlichen in Fahrt gesetzten Dampfschiffen	1,127,410	=	82 =
4) Bei den Frachtposten	7,187	=	37 =
Zusammen	2,342,052	Spthlr.	1 ß
Einnahme	2,229,442	=	85 =
Ueberschuß der Ausgabe	112,639	Spthlr.	36 ß

Uebersicht von den Jahren 1842 bis 1846, beide inclusive.

Einnahme.

Jahr.	Von der Briefbeförderung.		Von d. Dampfschifffahrten.		Von den Frachtposten.		Summa.	
	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß
1842.	100,459	77	65,472	16	334	17	166,265	110
1843.	98,645	41½	69,898	64½	293	64	168,834	49¾
1844.	104,827	67½	69,244	14½	242	87	174,317	48¼
1845.	111,927	65	77,221	88	326	64	189,475	97
1846.	111,904	82¼	90,252	8¼	295	13	202,451	103½
1842—1846.	527,764	93	372,088	71	1492	5	901,345	49

Statement of Account

Account Number: 4000 1234 5678 9010

Statement Period: 01 Jan 2024 – 31 Jan 2024

Customer Name: Jane Doe

Address: 123 Main Street, Springfield, IL 62704

Phone: (555) 123-4567

Email: jane.doe@example.com

Account Summary

Description	Amount
Opening Balance	$1,250.00
Total Deposits	$3,400.00
Total Withdrawals	$2,875.50
Closing Balance	$1,774.50

Transaction Details

Date	Description	Withdrawals	Deposits	Balance
01 Jan	Opening Balance			$1,250.00
03 Jan	Payroll Deposit		$1,700.00	$2,950.00
05 Jan	Rent Payment	$1,200.00		$1,750.00
08 Jan	Grocery Store	$142.35		$1,607.65
10 Jan	Electric Utility	$98.15		$1,509.50
12 Jan	Online Transfer		$500.00	$2,009.50
15 Jan	Gas Station	$45.00		$1,964.50
17 Jan	Restaurant	$62.40		$1,902.10
20 Jan	Payroll Deposit		$1,700.00	$3,602.10
22 Jan	Water Utility	$54.00		$3,548.10
25 Jan	Insurance Premium	$1,273.60		$2,274.50
28 Jan	Pharmacy	$500.00		$1,774.50
31 Jan	Closing Balance			$1,774.50

Beilage No. 7.

Nachweisung

über Anzahl und Portobetrag von angekommenen und abgegangenen portofreien Briefen im Jahr 1845.

Postämter.	Angekommen			Abgegangen		
	Stück.	Portobetrag.		Stück.	Portobetrag.	
		Spthlr.	ß		Spthlr.	ß
Frederikshald	9171	1461	4	3702	1270	114
Frederikstad	3014	948	72	1172	729	17
Sarpsborg	1719	139	109	803	163	47
Moß	2323	699	45	4421	1312	78
Christiania	21545	5784	72	53394	49243	56
Kongsvinger	2575	561	91	2079	393	56
Drammen	4495	850	73	5346	1612	50
Kongsberg	547	116	117	1220	283	21
Holmestrand	480	85	113	588	90	27
Tönsberg	1588	232	23	3423	624	45
Laurvig	1908	675	24	4978	2194	1
Brevig	344	244	32	1736	585	87
Porsgrund	954	131	13	2002	457	65
Skien	3459	967	56	5525	2461	62
Kragerö	1210	486	24	673	186	117
Oesterriisöer	117	46	36	657	158	87
Arendal	1704	341	1	4257	1282	80
Grimstad	359	99	96	353	159	44
Lillesand	1064	318	16	688	265	53
Christianssand	17479	7254	79	10266	4362	9
Stavanger	2583	949	17	4645	2448	50
Bergen	3738	1159	43	8942	5704	66
Aalesund	1504	438	96	2887	1188	23
Molde	2145	572	48	4769	2761	20
Christianssund	1253	485	71	2251	993	49
Throndhjem	5926	2606	86	8677	3505	48
Nordland	2046	1745	118	1975	1846	115
Tromsö	2780	1462	57	2625	2984	96
Alten	409	317	91	1384	648	102
	98,439	31,201	43	145,438	90,006	5

Beilage No. 8 und 12.*)

Nachweisung über sämmtliche Diensteinkünfte der Postmeister in den Jahren 1841 und 1845.

In den Jahren		Ständige Besoldung.	Von Zeitungen.		Gebühren von abgegangenen Briefen				Gebühren von angekommenen Briefen				Zusammen.	
					mit Geld.		ohne Geld.		mit Geld.		ohne Geld.			
		Spthlr.	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß	Spthlr.	ß
Frederikshald . .	1841	480	38	26	32	24	160	22	27	118	182	83	901	33
	1845	480	48	74	49	116	156	38	35	58	192	79	963	5
Sarpsborg . .	1845	100	13	30	20	72	82	76	24	108	83	19	324	65
Frederikstad . .	1841	162	36	66	39	60	119	82	43	42	137	79	538	89
	1845	162	20	28	31	46	76	10	16	8	93	94	399	66
Moß	1841	240	33	44	48	70	172	44	34	70	177	53	706	41
	1845	240	36	94	47	50	179	84	44	24	178	53	725	65
Christiania . .	1841	336	426	21	274	90	1047	6	458	104	1135	77	3678	58
	1845	336	462	64	327	6	1176	57	389	72	1126	4	3817	83
Kongsvinger . .	1841	225	19	66	16	6	37	86	6	66	36	44	341	28
	1845	225	18	26	17	118	39	20	6	10	35	48	341	102
Drammen . . .	1841	400	72	76	77	88	344	38	73	98	384	9	1352	61
	1845	400	72	74	75	88	333	78	90	32	378	33	1350	65
Kongsberg . .	1841	138	26	83	24	56	64	40	10	20	64	55	328	34
	1845	138	23	68	20	92	59	22	10	56	62	53	314	51
Holmestrand . .	1841	120	23	116	20	86	78	56	7	28	85	90	336	16
	1845	120	27	57	24	—	73	112	14	28	89	47	349	104
Tönsberg . . .	1841	162	45	59	52	86	146	4	35	108	184	114	627	11
	1845	162	42	93	57	80	149	78	44	72	197	74	654	37
Laurvig	1841	220	42	111	67	16	181	20	32	68	227	25	771	—
	1845	220	41	6	76	4	212	34	36	112	262	58	848	94
Brevig . . .	1841	120	22	109	8	2	59	16	12	82	69	50	292	19
	1845	140	30	107	12	94	70	86	16	56	74	60	345	43
Skien	1841	162	45	108	31	68	130	42	38	50	146	43	554	71
	1845	162	59	14	33	32	136	16	45	66	152	70	588	78

Krageröe . . .	1841	120	13	103	15	84	83	28	15	54	72	56	320	85
	1845	120	21	117	14	12	90	100	18	80	111	79	377	28
Porsgrund . .	1841	96	17	22	12	116	69	36	13	30	74	86	283	50
	1845	96	22	26	9	94	61	108	5	66	72	23	267	77
Oesterrilsöer . .	1841	120	29	54	18	6	64	10	13	64	74	59	319	73
	1845	120	16	11	19	104	59	60	13	46	68	113	297	94
Arendal . . .	1841	198	77	48	40	26	155	24	34	58	200	11	706	37
	1845	198	55	82	36	94	164	52	46	12	213	18	714	18
Grimstad . . .	1841	50	19	23	13	74	41	74	8	98	59	110	193	19
	1845	50	14	83	13	112	50	2	11	54	60	9	200	20
Lillesand . . .	1841	50	10	108	9	12	32	14	6	32	33	113	142	39
	1845	50	8	115	11	4	32	108	9	50	35	72	147	109
Christianssand .	1841	400	107	12	52	114	180	78	66	112	228	41	1035	117
	1845	400	119	94	60	24	191	72	72	74	229	98	1074	2
Stavanger . .	1841	158	63	52	72	66	135	38	45	38	175	15	649	89
	1845	158	68	51	67	94	143	86	61	82	193	81	693	34
Bergen . . .	1841	318	158	92	58	26	395	94	85	80	442	45	1458	87
	1845	318	180	33	88	66	390	70	110	34	462	54	1550	17
Aalesund . . .	1841	102	28	76	14	118	37	74	7	64	47	100	238	72
	1845	126	31	114	24	64	60	40	10	108	73	33	326	119
Molde	1841	102	32	111	19	96	43	52	6	110	47	75	252	84
	1845	102	52	86	23	44	50	52	11	96	62	69	302	107
Christianssund .	1841	140	93	102	18	12	80	92	13	60	99	115	446	21
	1845	140	33	15	19	86	87	6	13	—	109	118	402	105
Throndhjem . .	1841	522	120	—	110	52	258	32	99	78	395	25	1505	67
	1845	522	146	115	139	24	275	78	68	94	390	18	1542	89
Nordlands Postcontor	1845	300	38	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tromsö . . .	1845	120	40	40	12	52	28	18	12	48	39	114	253	32
do. von Haparanda Posten . .	1845	—	—	—	—	—	4	62	—	—	5	79	10	21
Altens Posterpedition	1845	100	4	60	—	104	4	26	5	45	—	36	115	31

6) Die Beilagen No. 9. bis 11. enthalten die Nachweisung über die sämmtlichen Diensteinkünfte der Postmeister in den Jahren 1842 bis 1844.

(Fortsetzung folgt.)

2. Die Postreform in Belgien.

Dem Gesetzentwurfe über die postalische Reform[7]) ließ der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Frère-Orban, nachstehendes Exposé folgen, welches den Repräsentanten der belgischen Kammer die nöthigen Aufschlüsse zu den Beweggründen giebt, die den Minister bei der Entwerfung des am 27. April d. J. überreichten Gesetzes leiteten. Es lautet:

Meine Herren!

Seit langer Zeit hat sich die Nothwendigkeit einer vollständigen Reform unserer postalischen Zustände herausgestellt, um sie mit den Bedürfnissen der Zeit sowol als mit den in andern benachbarten Ländern eingeführten Veränderungen in Einklang zu bringen; gleichwol war es bis jetzt noch nicht möglich, in dem anzunehmenden Principe des Tarifs eine Einigung herbeizuführen.

Um die Kammern in den Stand zu setzen, die Beweggründe beurtheilen zu können, welche die Erledigung dieser wichtigen Frage verspätet haben, halte ich es für nützlich, nochmals kurz die verschiedenen Phasen zu schildern, denen diese Frage unterlag.

Im Jahre 1840 wollte der ehrenwerthe Herr Rogier, damals an der Spitze des Departements der öffentlichen Arbeiten, Belgien eine ähnliche Reform geben, wie sie eben in England zur Ausführung gebracht wurde; er beauftragte deshalb einen höhern Beamten der Administration der Posten sich nach London zu begeben und alle erforderlichen Nachrichten über die Organisation des neuen Systems, wie über die ersten Erfolge anzusammeln. Aus dem Berichte des Herrn Bronne[8]) konnte man nun abnehmen, daß er sich gegen eine einförmige Taxe von 10 Centimes aussprach und sich für die von 20 Centimes günstig entschied, welche, nach seiner Meinung, alle Interessen besser vereinigte.

Die Umstände erlaubten jedoch Herrn Rogier nicht, seinen Plan auszuführen, sondern es konnte nur im Jahre 1843 von der Commission der Instructionsrevision für die Briefposten ein erster Entwurf ausgearbeitet werden, und zwar auf Veranlassung des Departements der öffentlichen Arbeiten.

Angesichts der so wenig günstigen Resultate, welche der Erfahrung nach sich in England herausstellten, beschränkte sich diese Commission, aus Furcht, die Hülfsquellen des Schatzes zu schwä-

---

7) Juniheft 1848. Seite 369.

8) Der Bericht des Hrn. Bronne befindet sich im Moniteur vom 28. März 1841. Nr. 87.

chen, eine Maximaltaxe von 5 Décimes vorzuschlagen, welche das Gouvernement nach der Erhöhung des allmähligen Mehrertrags der Posteinkünfte verhältnißmäßig herabsetzen konnte.

Die Frage blieb bis zur Erscheinung des im April 1845 veröffentlichten Aufsatzes schwebend, welcher von einer Commission der vorzüglichsten Kaufleute Brüssels abgefaßt war und die unmittelbare Annahme einer einförmigen Taxe von 10 Cent. aussprach.

Obgleich der ehrenwerthe Herr von Hoffschmidt, welcher einige Monate später das Departement übernahm, zu dem System der einförmigen Taxe geneigt war, wollte er doch klugerweise diesen Weg nicht betreten, ohne über diesen Gegenstand die umfänglichsten Nachrichten einzuziehen. Die Mehrzahl der Beamten der Postadministration sprachen sich ungünstig für eine Taxe von 10 Cent. aus und schlugen an deren Statt andere Pläne vor. Hier verblieben die Sachen bis zur Amtsführung des Herrn von Bavay.

In die Nothwendigkeit versetzt, dem Publikum einige Genugthuung zuzugestehen, doch aber einen empfindlichen Verlust zu vermeiden, entschied sich mein Vorgänger endlich, einen Gesetzentwurf abzufassen, welcher dahin ging:

1) das Maximum der Brieftaxe auf 5 Décimes festzustellen;
2) das Porto für sogenannte Cantonalbriefe auf die Hälfte herabzusetzen;
3) die Ergänzungstaxe des Décime rural aufzuheben;
4) die Gebühr für Geldsendungen zu ermäßigen.

Später und in Folge der Bemerkungen der mit der Prüfung dieses Gesetzentwurfes beauftragten Centralsection[9]), gab Herr von Bavay seine Zustimmung, das Maximum auf 4 Décimes herabzusetzen, und verpflichtete sich, sobald der Nettoertrag des Posteinkommens die Summe von 2,200,000 Fr. übersteigen sollte, eine allmählige Herabsetzung des Portos um 1 Décime zu bewirken.

Demungeachtet glaubte ich doch bei der damaligen Berathung des Entwurfs, im November v. J., mit dieser Fassung mich nicht befreunden zu können, da sie für die Bedürfnisse des Zeitgeistes unzureichend erschien, weshalb ich vorschlug: die Annahme des 1. Art. zu vertagen, weil in ihm fast allein die ganze Reform begründet war.

Dieser Vorschlag wurde angenommen, die Kammer stimmte über die nachfolgenden Artikel ab, denen nur zwei Bestimmungen wegen des Portos für die Journale und gedruckten Sachen beigefügt wurden.

Nachdem man seit dieser Zeit eine solche Hauptfrage einer

---

9) Beiträge z. Kenntniß d. deutschen Postwesens v. J. 1847. S. 22—54.

erneuerten Prüfung unterzog, kam das Gouvernement zu der Ansicht, eine Reform, wie sie die Centralsection begrenzt habe, würde zu wenig wirksam sein, würde eine beschwerliche Langsamkeit nach sich ziehen, während im Gegentheil daran lag, sobald als möglich eine durchgreifende Maßregel einzuführen, welche der Art war, daß dadurch den gerechten Klagen des Handelstandes genügt werden konnte.

Bei einer solchen Sachlage konnte man nur bei den Gedanken an eine einförmige Taxe stehen bleiben, und wollte man dieses Princip annehmen, so war nur darüber zu entscheiden, ob die Taxe zu 10 Centimes oder zu 20 Centimes vorzuziehen sei.

Vor der Einführung der Postreform belief sich die Zahl der jährlich in dem vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland durch die Posten beförderten Briefe jeder Art auf 75,907,500 Stück.

Die Durchschnittstaxe von den aufgegebenen Briefen, für die englischen sowol, wie für die ausländischen, betrug 63 Centimes.

Vom 10. Januar 1840 an unterlag jeder einfache Brief, das heißt, bis zum Gewicht von ½ Unze (gegen 14 Grammes), welcher innerhalb des Königreichs befördert wurde, ohne Rücksicht auf die zurückzulegende Wegesstrecke, nur 1 Penny. Die durch diese Reform bewirkte Herabsetzung des englischen Posttarifs betrug daher 84 pCt.

Es möge hier nun die Zunahme der Correspondenz, welche sich aus dieser Herabsetzung ergab, Platz finden:

Die Zahl der Briefe von	1839	75,907,500
stieg im Jahre	1840 auf	163,408,600
= = =	1841 =	196,500,200
= = =	1842 =	208,434,500
= = =	1843 =	220,437,500
= = =	1844 =	242,091,700
= = =	1845 =	271,410,700
= = =	1846 =	299,586,700.

Daher betrug die Zunahme im	1. Jahre	115 pCt.
=	2. =	159 =
=	3. =	174 =
=	4. =	190 =
=	5. =	219 =
=	6. =	258 =
=	7. =	295 =

Nach einer Uebersicht, welche die Postanstalten Belgiens im Monat Februar 1847 aufstellten, ist die Zahl der den Posten anvertrauten Briefe auf 9,023,529 zu schätzen und der Taxbetrag auf 3,192,866 Fr. 20 Cent. Der Durchschnittsbetrag der Taxe war daher zu dieser Zeit ziemlich 35 Centimes für den Brief. Dieser

Betrag mußte natürlich bei der Ausführung des Gesetzes vom 24. Decbr. 1847 sinken, weil dadurch der Décime rural abgeschafft und das Porto für die Cantonalbriefe auf die Hälfte herabgesetzt wurde; dann wirkte aber auch die unterm 3. Novbr. desselben Jahres zwischen Belgien und Frankreich abgeschlossene Convention darauf ein, da durch diese das Porto der Briefe von beiden Ländern beträchtlich ermäßigt wurde.

Zur möglichst sichern Feststellung der Anzahl und des Portobetrags der Briefe, welche jetzt mit den belgischen Posten befördert werden, wurde in den verschiedenen Postanstalten des Königreichs eine neue Prüfung während eines Zeitraums von 7 Tagen, vom 25. bis 31. Januar 1848 angestellt. Es ergab sich hieraus folgendes Resultat:

1. Briefe von und nach dem Innern.

A. Briefe, welche in den Arondissements der verschiedenen Postanstalten in Umlauf gesetzt wurden:

	Zahl der Briefe.	Tarbetrag.
1) Stadtbriefe (zu 1 Décime)	270,256.	27,959 Fr. — Cent.
2) Von und nach demselben Canton (zu 1 Décime)	521,741.	54,478 " — "
3) Von und nach den verschiedenen Cantons (zu 2 Déc.)	186,880.	39,618 " 10 "
Summa zu Nr. 1. A.	978,877.	122,055 Fr. 10 Cent.

B. Von einer Postanstalt zur andern beförderte Briefe:

Zu 2 Décimes . .	1,884,912.	397,276 Fr. 40 Cent.
" 3 " . . .	1,955,721.	639,636 " 50 "
" 4 " . . .	1,075,915.	465,119 " 40 "
" 5 " . . .	492,906.	261,908 " 30 "
" 6 " . . .	110,490.	69,756 " 90 "
" 7 " . . .	10,063.	7,179 " 60 "
" 8 " . . .	1,460.	1,168 " 40 "
Summa zu Nr. 1. B.	5,531,467.	1,842,045 Fr. 50 Cent.

2. Briefe von und nach dem Auslande.

	Zahl der Briefe.	Tarbetrag.
Zu 1 Décime . . .	383,458.	42,725 Fr. — Cent.
" 2 " . . .	446,498.	106,710 " 20 "
" 2½ " [10]) . . .	410,000.	102,500 " — "
" 3 " . . .	268,222.	92,068 " 50 "
	1,508,178.	344,003 Fr. 70 Cent.

10) Die mit dem französischen Postamte ausgetauschten Briefe zu 1 Frank für 30 Grammes Nettogewicht.

	Transp. 1,508,178.	344,003 Fr.	70 Cent.
Zu 4 Décimes . . .	477,107.	204,587 =	60 =
= 5 = . . .	578,420.	302,418 =	90 =
= 6 = . . .	51,465.	34,695 =	90 =
= 7 = . . .	12,775.	9,651 =	60 =
= 8 = . . .	417.	365 =	20 =
Summa zu Nr. 2.	2,628,362.	895,722 Fr.	90 Cent.
Sa. von Nr. 1. A., 1. B. u. Nr. 2.	9,138,706.	2,859,824 Fr.	40 Cent.

Die Anzahl der Briefe betrug also 9,138,706 und der Ertrag 2,859,824 Fr. 40 Cent., es geht daraus hervor, daß jetzt die Durchschnittstare für den einfachen Brief nur noch 31 Cent. ergiebt.

Nähme man nun eine Taxe von 20 Centimes an (indem diejenige von 10 Centimes als die jetzt geltende geringste Briefstare beibehalten würde), so ergäbe sich ein unmittelbarer, gewisser Verlust von jährlich 1,020,658 Fr. 70 Cent., wenn man von jeder Vermehrung der Briefzahl absieht. Wenn man aber das Porto auf eine einförmige Taxe von 10 Centimes herabsetzte, würde dieser Verlust sich auf 1,877,659 Fr. 20 Cent. steigern.

Lassen Sie uns betrachten, welche Glücksfälle in den beiden aufgestellten Hypothesen sich ereignen müssen, um durch eine wahrscheinliche Zunahme der Correspondenz den Verlust zu decken.

1. Hypothese.

Bei dem Vorschlage einer Taxe von 20 Cent. bleiben drei Classen von Briefen, wie zeither, einer Taxe von 10 Cent. unterworfen, nämlich:

1) die Stadtbriefe in der Zahl von	270,256,	
2) die Briefe nach und aus demselben Canton .	521,741,	
3) die durch Belgien transitirenden Briefe . .	383,458,	
Summa	1,175,455.	
zu 10 Cent.	[11])	1,117,545 Fr. 50 Cent.
Die Taxe zu 20 Cent. läßt sich daher nur anwenden auf	7,963,251.	
Briefe, welche einen Ertrag geben von . . .		1,592,650 = 20 =
Der Gesammtbetrag von Briefen würde ansteigen auf	9,138,706.	1,710,195 Fr. 70 Cent.

11) Bei Aufstellung dieser Rechnungen, wie der folgenden, sind die schwerern Briefe unberücksichtigt geblieben.

Die Durchschnittstaxe wäre 18½ Centimes.

Es würde dies eine Tarifermäßigung von 40 pCt. sein.

Wir haben schon öfters dargethan, in welchem Verhältnisse die Zunahme der Briefe in England in einem Zeitraume von 7 Jahren in Folge einer Reform fortschritt, durch welche der früher bestehende Tarif um 84 pCt. herabgesetzt wurde.

Bei der Annahme, daß, im Verhältniß zu der Herabsetzung, die Zunahme in Belgien eine gleiche sein würde, so dürften sich bei der Reform auf 20 Cent. für uns nachstehende Resultate ergeben.

Jahre.	Vermehrung.	Briefzahl.	Ertrag.	Verlust.	Gewinn.
1848	=	9,138,706	2,859,824. 40.	=	=
1849	55	14,164,994	2,620,523. 89.	239,300. 51.	=
1850	76	16,084,122	2,975,562. 57.	=	115,738. 17.
1851	83	16,723,831	3,093,908. 73.	=	234,084. 33.
1852	90	17,363,541	3,212,255. 08.	=	352,430. 68.
1853	104	18,442,960	3,488,947. 60.	=	589,123. 20.
1854	123	20,379,314	3,770,173. 09.	=	910,348. 69.
1855	140	21,932,894	4,057,585. 39.	=	1,197,760. 99.
					3,399,486. 06.
			Hiervon ab der Verlust des Jahres 1849		239,300. 51.
			Reiner Gewinn		3,160,185. 55.

2. Hypothese.

Würde eine einförmige Taxe von 10 Centimes auf alle Briefe, ohne Unterschied, angewendet, so fände gegen den jetzigen Tarif eine Ermäßigung von 68 pCt. statt.

Aus der nachstehenden Uebersicht sind die Erfolge ersichtlich, die wir bei einem solchen Vorschlage zu erwarten hätten.

Jahre.	Vermehrung.	Briefzahl.	Ertrag.	Verlust.	Gewinn.
1848	=	9,138,706	2,859,824. 40.	=	=
1849	93	17,637,702	1,763,770. 20.	1,096,054. 20.	=
1850	129	20,927,637	2,092,763. 70.	767,060. 70.	=
1851	141	22,024,281	2,202,428. 10.	657,396. 30.	=
1852	154	23,212,313	2,521,231. 30.	538,593. 10.	=
1853	177	25,314,215	2,531,421. 50.	328,402. 90.	=
1854	209	28,238,602	2,823,860. 20.	35,964. 20.	=
1855	239	30,980,213	3,098,021. 30.	=	238,196. 90.
				3,423,471. 40.	
			Hiervon ab der Gewinn des Jahres 1855	238,196. 90.	
			Wirklicher Verlust	3,185,274. 50.	

Es ist aus vorstehenden Tabellen ersichtlich, daß bei der Annahme einer Taxe von 20 Centimes nur in dem ersten Jahre ein Verlust stattfinden wird, während bei der Einführung einer gleichmäßigen Taxe von 10 Cent. die jetzige Einnahme nur erst nach 7 Jahren zu erreichen sein wird.

Nach der ersten Hypothese wird der Schatz zu Ende des Jahres 1855 einen Gewinn von 3,160,000 Fr. wirklich erhalten, bei der zweiten Hypothese aber ergiebt sich in demselben Zeitraume ein Verlust von 3,185,000 Fr.

Unkosten.

Nachdem die wahrscheinlichen Erfolge der Reform in Betreff der Einnahmen von der Post vor Augen geführt wurden, bleibt uns nur noch übrig ein Wort zu sagen über den Einfluß, welchen diese Maßregel auf die Unkosten dieser Administration ausüben dürfte.

In England sind die Betriebskosten in folgendem Verhältnisse gestiegen:

Jahre.	Betrag der Betriebskosten. Pfd. Sterl.	Vermehrung.
1839	756,999	"
1840	858,677	13 pCt.
1841	938,168	24 "
1842	977,504	29 "
1843	980,650	30 "
1844	985,110	30 "
1845	1,125,594	49 "
1846	1,138,745	50 "

Geben wir nun zu, daß, im Verhältniß zu dem Anwachsen der Correspondenz in beiden Ländern, die Vermehrung der Betriebskosten in Belgien dieselben wie in England wären, so würden die Ausgaben bei uns nach den beiden Hypothesen einer Taxe von 20 und 10 Cent. auf folgende Art steigen:

Taxe zu 20 Centimes.

Jahre.	Steigerungsverhältniß.	Betrag der Betriebskosten.	Mehrbetrag gegen 1848.
1848	"	1,520,000	"
1849	6 pCt.	1,611,200	91,200
1850	11 "	1,687,200	167,200
1851	14 "	1,732,800	212,800
1852	14 "	1,732,800	212,800
1853	14 "	1,732,800	212,800
1854	23 "	1,869,000	349,600
1855	24 "	1,884,800	364,800
			1,611,200.

Taxe zu 10 Centimes.

Jahre.	Steigerungsverhältniß.	Betrag der Betriebskosten.	Mehrbetrag gegen 1848.
1848	=	1,520,000	=
1849	11 pCt.	1,687,200	167,200
1850	19 =	1,808,800	288,800
1851	23 =	1,869,600	349,600
1852	24 =	1,884,800	364,800
1853	24 =	1,884,800	364,800
1854	40 =	2,128,000	608,000
1855	40 =	2,128,000	608,000
			2,751,200.

Fügen wir nun diese vermehrten Unkosten den wahrscheinlichen Resultaten bei, die wir oben für die Einnahme aufstellten, so finden wir, daß eine Vergleichung der beiden Systeme, bei dem Bestande von 7 Jahren, nachstehendes Ergebniß liefern:

Taxe zu 20 Centimes.

Jahre.	Einnahmen.		Ausgaben. Vermehrung.	Endergebniß.	
	Gewinn.	Verlust.		Gewinn.	Verlust.
1849	=	239,300	91,200	=	330,500
1850	115,700	=	167,200	=	51,000
1851	234,000	=	212,800	21,200	=
1852	352,400	=	212,800	139,600	=
1853	589,100	=	212,800	376,300	=
1854	910,300	=	349,600	560,700	=
1855	1,197,760	=	364,800	832,960	=
				1,930,760	382,000
			Nettogewinn	1,548,760.	

Taxe zu 10 Centimes.

1849	=	1,096,000	167,200	=	1,263,200
1850	=	767,000	288,800	=	1,055,800
1851	=	657,300	349,600	=	1,006,900
1852	=	538,500	364,800	=	903,900
1853	=	328,400	364,800	=	693,200
1854	=	35,900	608,000	=	643,900
1855	238,100	=	608,000	=	369,900
					5,936,200.

Bei dem Herausstellen dieser wahrscheinlichen Resultate konnte die Regierung nicht unschlüssig sein, dem Systeme den Vorzug zu geben, welches für alle von Post zu Post beförderten Briefe eine einförmige Taxe von 20 Centimes zu Grunde legt, wobei die Taxe

von 10 Centimes für alle, jetzt gleiches Porto zahlende Briefe beibehalten wird.

Wenn, wie mit Grund zu hoffen ist, dieser Versuch gelingt, so steht nichts im Wege, noch weiter zu gehen, wenn die Lage des Schatzes eine bessere sein wird, während bei der sofortigen Einführung der Taxe zu 10 Centimes, die so unheilvoll für den Schatz sein würde, ein Zurückgehen zu einer weniger radicalen Taxe höchst schwierig wäre.

Die Erfahrungen Englands müssen uns bedachtsam machen. Die ausgezeichnetsten Staatswirthschaftslehrer, unter andern M. Mac-Culloch, sind der Meinung, daß die Zunahme der Briefe nicht weniger beträchtlich als jetzt gewesen sein würde, wenn das englische Gouvernement eine Taxe von 2 Décimes angenommen hätte, und daß die frühern Einkünfte unversehrt geblieben wären, während in Folge der Reform zu 10 Centimes, bei der hierdurch wahrhaft außerordentlichen Zunahme der Briefe, die Einkünfte des Post-Office noch weit entfernt sind, die Summe des Jahres 1839 zu erreichen, wie man sich aus folgender Tabelle überzeugen kann.

Uebersicht der Einnahmen des Post-Offices, Abzug der Verwaltungskosten und der, verschiedenen Ministerialdepartements zukommenden Postunkosten.

29

Jahr, endend am		Brutto-Einkommen.			Verwaltungskosten.			Netto-Einkommen.			Porto-Auflagen der Behörden.			Reinertrag.		
		L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.
5. Januar	1839	2,346,278	—	9½	686,768	3	6¢	1,659,509	17	2½	45,156	—	11	1,614,353	16	3½
5. „	1840	2,366,763	10	1½	756,989	7	4	1,633,764	2	9½	44,277	13	4	1,589,486	9	5½
5. „	1841	1,359,466	9	2	858,677	—	5½	500,789	8	8½	90,761	3	2	410,028	5	6¢
5. „	1842	1,499,418	10	11½	938,168	19	7½	561,249	11	4¢	113,255	15	10	447,993	15	6¢
5. „	1843	1,578,153	16	7½	977,504	10	3	600,641	6	4½	122,161	8	9	478,479	17	7½
5. „	1844	1,620,867	11	10	980,650	7	5½	640,217	4	4½	116,503	1	—	523,714	3	4½
5. „	1845	1,705,067	16	4	985,110	13	10½	719,957	2	5½	109,232	13	5½	610,724	8	11½
5. „	1846	1,901,580	10	2½	1,123,594	5	—	778,986	5	2½	115,194	15	3½	660,791	9	11½
5. „	1847	1,978,293	11	10½	1,138,745	2	4½	839,548	9	6	114,791	—	1	724,757	8	5

Die Kammer wird erkennen, daß bei der Vergleichung der vorhergehenden Rechnungen England den Anhaltepunkt gab, weil die in dem größten Theile anderer Länder eingeführten Reformen theils auf verschiedenen Principien beruhen, theils weil es unmöglich war, die Resultate mittelst officieller Nachrichten festzustellen.

Ebenso wird es auch einleuchten, daß die Berechnungen, um die es sich handelt, obgleich sie der Materie nach genau sind, nicht ohne Ausnahme angenommen werden dürfen, weil man den Unterschied im Auge behalten muß, der zwischen Belgien und England stets existirte im Betreff der Briefzahl zur Einwohnerzahl jeden Landes. Herr Bronne that in seinem Berichte wirklich dar, daß vor der Annahme der Reform durchschnittlich auf einen Einwohner des vereinigten Königreichs $3\frac{4}{5}$ Briefe zu rechnen waren, während bei uns heutigen Tages nur $2\frac{1}{4}$ auf den Kopf kommen, ungeachtet der Niedrigkeit der Taxen.

Nichtsdestoweniger darf man sich der Hoffnung hingeben, es werden die oben gegebenen Anschläge sehr bald erreicht werden, sobald man in Erwägung zieht, daß die progressive Taxe für schwere Briefe außer Berechnung geblieben ist und daß diese Zahl sich nur vergrößern kann; jetzt beläuft sich die Einnahme für diese Briefe ziemlich auf den 20. Theil der Gesammteinkünfte.

Betrachten wir die Ausgaben, so ist es gleichfalls außer Zweifel, daß, wenn einestheils die Reform eine Vermehrung der Unkosten bei der Distribution im Gefolge haben sollte (hauptsächlich bei den Landgemeinden), die Administration anderntheils den Vortheil genießt, den Transport ihrer Briefschaften durch die Eisenbahn unentgeltlich bewerkstelligen zu können, und sie befindet sich in dieser Beziehung in viel günstigern Verhältnissen als das Post-Office, welches für eine derartige Beförderung beträchtliche Summen an die concessionirten Gesellschaften bezahlt.

Um die Folgen einer Reform zu 10 Centimes zu schwächen, glaubte man zur Unterstützung derselben diese Maßregel auf die Briefe von und nach dem Auslande nicht anwenden zu dürfen, und schlug die Summe für solche Briefe mit Unrecht auf die Hälfte der gesammten Posteinnahmen an.

Dieses letzte Anführen ist ungenau und zwar insofern, als die ausländische Taxe, d. h. der Theil des Portos, welcher an ausländische Postanstalten zu vergüten ist, nur ein eingebildetes Einkommen darstellt, das in Wirklichkeit nicht den geringsten Einfluß auf die Postreform ausübt.

Im Betreff der Herabsetzung des inländischen Portos ist es von wesentlichem Nutzen, wenn die Regierung die benachbarten Staaten daran kann Theil nehmen lassen, um vorkommenden Falls von ihnen gleiche Bedingungen erlangen zu können.

Die Beibehaltung des jetzigen Standes des Portos für aus-

ländiſche Briefe würde außerdem ſolche Abweichungen nach ſich ziehen, daß eine ſehr baldige Abſtellung herbeigeführt werden müßte; es würde auf dieſe Art, um nur ein Beiſpiel zu zeigen, ein von Valenciennes nach Anvers direct verſendeter Brief, wie jetzt, 50 Centimes belgiſches Porto koſten, während derſelbe Brief, würde er bei der Poſtanſtalt zu Quievrain aufgegeben, nur einem inländiſchen Porto von 10 Centimes unterläge.

Neben vielfältigen Klagen, welche ein ſolches Syſtem hervorrufen würde, kann man verſichert ſein, daß der Handelsſtand recurriren werde, um ein geringeres Porto zu bezahlen, und der Verluſt für den Schatz wäre im Ganzen immer derſelbe und ohne irgend einen Erſatz.

Die Regierung hält es für zweckmäßig, hier daran zu erinnern, aus welchem Grunde es keine Veränderung der Gewichtsprogreſſion für Briefe vorgeſchlagen hat; wie man ſich aus den Nachweiſungen überzeugen kann, welche die Centralſection zu ſeiner Zeit lieferte, ſo iſt im Vergleich zu andern Ländern die belgiſche Taxe in dieſer Beziehung keineswegs übertrieben, und ſie wird übrigens dem Publikum durch die alleinige Herabſetzung des Portos für einfache Briefe noch weniger drückend werden.

Es wird z. B. ein Brief von Verviers nach Oſtende bei einem Gewichte von 50 Grammes (4fach), welcher jetzt 2 Fr. 80 Cent. zu bezahlen haben würde, nach Einführung der Poſtreform nicht mehr als nur 80 Cent. oder ziemlich 3mal weniger bezahlen.

Betrachtet man andererſeits, daß das Gewicht von 50 Grammes von der in Frage ſtehenden Correſpondenz nur ſelten überſchritten wird, ſo kann man recht wohl erkennen, daß die Herabſetzung des einfachen Portos genügen wird, um dem Poſtdienſte eine Menge ſchwerer Briefe zuzuführen, welche jetzt in Folge der Erhöhung der Taxe durch andere Gelegenheit verſendet werden.

Was nun ſolche Gegenſtände betrifft, die zur Verſendung aufgegeben werden, ihrer Natur nach aber mit der Correſpondenz nichts gemein haben, ſo glaube ich, man geſtatte, daß die Poſt den Transport übernehme; man muß ſie nur einem Specialtarif unterwerfen, der ſich mehr dem der Eiſenbahnen und der Meſſagerien annähert; es iſt dies übrigens eine wichtige Verbeſſerung, die meine Aufmerkſamkeit ſchon in Anſpruch genommen hat, und über welche ich mir vorbehalte, der Kammer, ſobald die Umſtände es geſtatten, weitere Mittheilung zu geben.

Die Regierung hat in dem Geſetzentwurfe auch von der Strafbeſtimmung abgeſehen, welche England angenommen hat, und wornach die von den Abſendern nicht bezahlten Briefe von einer doppelten Taxe betroffen werden.

Die Verbindlichkeit zur Frankatur der Briefe ſteht einestheils den Gewohnheiten einer großen Anzahl Handeltreibender entgegen,

weil sie vorziehen, den Empfänger bezahlen zu lassen, anderntheils würde die Ausübung dieser Strafbestimmung die Lage des Publikums nur verschlimmern, da es in vielen Fällen 20 und 40 Centimes für Briefe zu bezahlen hätte, welche jetzt resp. 10 und 20 Centimes kosten.

Eine solche Maßregel wäre daher dem vorgesteckten Ziele geradewegs zuwiderlaufend, da neue Erleichterungen und dem Handel ein wirklicher Steuererlaß bewilligt werden soll.

Art. 2. des Gesetzentwurfes bezweckt eine Herabsetzung des Portos auf 2 Centimes von 5 Décimes für die zur See versendeten Briefe (Art. 8. des Gesetzes vom 29. Decbr. 1835). Diese Abänderung ist nur eine logische Folge der hervorgerufenen Ermäßigung der andern Gattungen von Briefen.

Uebrigens habe ich der Kammer zu bemerken, daß Sorge getragen wurde, die Moderation des Portos aufrecht zu erhalten, welche zu Gunsten anderer Packete als Briefsendungen angenommen war, und bei denen die progressive Taxe in keinem Falle 2 Franks überschreiten kann, wie groß auch das Gewicht oder die Anzahl der eingepackten Stücke sein mag.

Es hat mir gleichfalls nothwendig geschienen, meine Herren, Ihnen drei andere Vorschläge vorzulegen; sie bilden den Inhalt des Art. 3, 4. und 5. des Gesetzentwurfes.

Nach den Worten des Art. 11. des Gesetzes vom 29. Decbr. 1835 dürfen die nach einer moderirten Taxe frankirten gedruckten Sachen, außer Datum und Unterschrift, nichts Geschriebenes enthalten, und diejenigen, welche diese Bedingung nicht streng erfüllen, haben die gewöhnliche Taxe für Briefe zu erlegen.

Diese Beschränkung stellt hauptsächlich der Versendung von Preiscouranten und Buchhändlersubscriptionsbogen große Schwierigkeiten entgegen, sobald sie geschriebene Anzeigen enthalten, sie mögen aus dem Preise der Waaren oder dem Wohnorte des Subscribenten und der Anzahl der Exemplare bestehen. Ich bin aber der Ansicht, meine Herren, es würde viel rationeller sein, diese Einschränkungen verschwinden zu lassen und diese Gattung gedruckter Sachen nur der Taxe von 1 Centime zu unterwerfen, wie der Art. 6. des Gesetzes vom 24. Decbr. 1847 gestattet.

Dies ist der Zweck des Art. 3., dessen Annahme dem Handel eine Menge Ausflüchte wegen einer andern Beförderung rauben und der Administration der Posten den ausschließlichen Transport solcher Gegenstände sichern wird.

Nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 38. des Gesetzes über Rechnungswesen vom 13. Mai 1846, betr. die aus den Cassen der Postbeamten ausgezahlten Summen, regelt Art. 4. des Entwurfs die Verjährung der Bankbillets oder anderer Werthgegenstände, welche in den Briefen aufgefunden und für den Schatz

erworben werden, falls sie nach Verlauf von 5 Jahren, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, durch keinen der Interessenten reclamirt werden.

Es ist nothwendig, daß eine gesetzliche Richtschnur in dieser Beziehung Aufnahme findet, damit das Hauptbureau für Retourbriefe sich solcher Werthgegenstände entledigen könnte, welche seit 1830 aufbewahrt, und von denen wahrscheinlich der größere Theil gewiß nicht mehr zurückverlangt werden. Diese werthvollen Gegenstände können mit Einschluß einiger Juwelen recht gut auf die Summe von 3500 Fr. geschätzt werden.

Art. 5. soll dem Publikum eine neue Erleichterung bei Einziehung kleiner Handelspapiere verschaffen und besonders derjenigen, welche nach Landgemeinden bestimmt sind, die von den Postbeamten täglich bedient werden.

Der Nutzen einer solchen Maßregel wird ohne Zweifel sehr bald erkannt werden; allein da es sich um ein gänzlich neues System handelt, dessen Erfolge nicht vorausgesehen werden können, so beschränkt sich die Regierung, die Vollmacht zu fordern, diese Einrichtung in irgend einer Weise als Versuch einzuführen mit dem Vorbehalte einer allmäligen größern Ausdehnung, sobald man deren Nützlichkeit erkennen wird.

Zu bemerken ist hierbei, daß die einzuhebende Gebühr für den Schatz den Satz von 2 pCt., wie er für die Versendung der Geldartikel festgesetzt ist, wol nicht wird überschreiten dürfen; auch hier lehnt die Regierung alle Verbindlichkeit ab, falls dergleichen Papiere protestirt werden sollten, da sie nicht glaubt, eine Verantwortlichkeit übernehmen zu können, welche für dieselbe aus der Erfüllung der Rechtsformen hervorgehen, wie sie unter gleichen Umständen die Art. 160. bis 176. des Handelsgesetzbuches vorschreiben.

Der Art. 6. endlich bezweckt die gesetzliche Einführung der überreichten Vorlage bis zum 1. Januar 1849. Dieser Zeitraum gewährt einen doppelten Nutzen, erstlich die Hülfsquellen des Schatzes für das laufende Jahr zu schonen, und zweitens, der Administration der Posten die nöthige Zeit zu lassen, sich mit den Ausführungsmitteln beschäftigen zu können.

Die Regierung hofft, meine Herren, da das Zweckmäßige des Ihnen vorgelegten Gesetzentwurfes wol nicht bestritten werden kann, daß die Kammer eine günstige Abstimmung geben werde.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten,
Frère-Orban.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Oesterreich.

Circulare der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns, wegen Regelung der Speditionsgebühr für die im Inland erscheinenden Zeitungen und Journale.

Um die Postgebühren für den Bezug der im Inlande erscheinenden Zeitungen und Journale (periodische Schriften) auf ein billiges und gleichmäßig bestimmtes Ausmaß zurückzuführen, hat das k. k. Finanzministerium bis zur allgemeinen Regelung des Gegenstandes für die postämtliche Spedition der Zeitungen und Journale provisorisch folgende Anordnungen zu treffen befunden:

1) Der Bemessung der Speditionsgebühr (Provision der Postanstalt) ist der Preis der Zeitungen und anderer Zeitschriften, um welchen dieselben von den Verlegern den Postämtern zur Versendung angerechnet werden, zum Grunde zu legen, von welchem Preise jedoch für die Blätter, die der Stempelung unterzogen werden, die Stempelung in Abzug zu bringen ist.

2) Für die Versendungen der Zeitungen und anderer Zeitschriften in dem ganzen Umfange der k. k. Postanstalt ist die Speditionsgebühr mit 20 pCt. des erwähnten Preises mit der Beschränkung zu bemessen, daß dieselbe in keinem Falle mehr als 4 Fl. und nicht weniger als 40 Kr. jährlich betragen soll.

3) Zur Erleichterung der Tarirung und zur Vereinfachung der Berechnung haben beim Ansatze des Nettopreises Beträge über 30 Kr. als volle Gulden, Beträge unter 30 Kr. dagegen gar nicht in Anrechnung zu kommen. Bei der Berechnung der Speditionsgebühr sind Bruchtheile eines Kreuzers als volle Kreuzer nach der allgemeinen Bestimmung für die Portotaxen anzunehmen.

4) Die Zeitungen und andere Zeitschriften werden nach Maßgabe der bestehenden Postcourse zwischen den Orten, wo sie erscheinen, und den Orten, wo die Pränumeranten ihren Wohnsitz haben, ohne Aufenthalt befördert, und es haben die für mehrere Zeitschriften nebst der Provision bisher üblichen Nebengebühren für die Expedition und für die mehr als wöchentlich zweimalige Versendung, sowie jene Gebühren, welche die Postämter für die außer dem Orte ihres Amtssitzes erscheinenden Zeitungen bisher beziehen, aufzuhören.

Nur in den Fällen, wo Abonnenten die Zeitschriften unter ihrer Adresse und in besondern Umschlägen verwahrt oder durch Bedienstete der Postanstalt zugestellt zu erhalten wünschen, ist von den-

selben eine nach den Localverhältnissen festzusetzende mäßige besondere Gebühr zu entrichten.

5) Für die im Inlande erscheinenden Zeitungen und andere Zeitschriften, welche nach dem Auslande zu senden sind, ist den auswärtigen Postanstalten keine höhere als die unter 2) festgesetzte Speditionsgebühr anzurechnen, wogegen es bis zur Verständigung mit den fremden Postanstalten bei den bisherigen Postgebühren für den Bezug auswärtiger Zeitungen und anderer Zeitschriften zu verbleiben hat.

Die gegenwärtigen Bestimmungen haben mit dem Pränumerationstermin vom 1. Juli l. J. in Wirksamkeit zu treten, und werden in Folge hohen Erlasses des k. k. Finanzministeriums vom 7. Juni l. J., Z. 757., zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Wien, am 16. Juni 1848.

Graf Lamberg,
Hofrath.
Cajetan Ruthner,
k. k. niederöst. Regierungsrath.

Preußen.

Allerhöchster Erlaß vom 29. Mai 1848, betreffend die Anwendung der ermäßigten Portotaxe für Kreuzbandsendungen mit handschriftlicher Beifügung des Datums und der Namens-Unterschrift [1]).

Auf den Antrag des Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten bestimme Ich hierdurch, daß die Ermäßigung des Porto auf den vierten Theil des Briefporto, welcher nach §. 14. des Regulativs über die preußische Portotaxe vom 18. Dec. 1824 den unter Kreuzband versandten Preis-Couranten, gedruckten Circularien und Empfehlungsschreiben zugestanden ist, bei derartigen Sendungen nur dann eintreten soll, wenn außer der Adresse das Datum und die Namens-Unterschrift handschriftlich beigefügt sind. Sonstige schriftliche Einschaltungen oder Zusätze haben die Austaxirung mit dem vollen Briefporto zur Folge.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Sanssouci, den 29. Mai 1848.

Friedrich Wilhelm.

An das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. v. Patow.

1) Ges.-S. f. d. k. pr. Staaten v. J. 1848. St. 26. Nr. 2989. — Vergl. Verordn. d. Gen.-Postmeisters v. 10. Juni (Amts-Bl. St. 30. Nr. 144).

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Preußen.

Die Listen über die Fähigkeiten, die Leistungen, die dienstliche und außerdienstliche Führung und die sonstigen Verhältnisse der Postbeamten (Conduitenlisten) sollen nicht mehr geheim, sondern dergestalt geführt werden, daß der Amtsvorstand einem jeden Beamten das über ihn ausgesprochene Urtheil auf sein Verlangen mitzutheilen verpflichtet ist. Es ist jedoch hierbei von den Vorstehern der Postämter und Postverwaltungen solche Vorsorge zu treffen, daß jeder Beamte, dem auf sein Verlangen die Conduitenliste zur Einsicht vorgelegt wird, nur von dem über ihn sprechenden Zeugniß, nicht aber auch von demjenigen über seine Amtsgenossen Kenntniß nehmen kann [1]).

In Mierunsken, Reg.-Bez. Gumbinnen, Kreis Oletzko, ist eine Briefsammlung eingerichtet und die Posterpedition in Roklum ist aufgehoben worden. Bei den Posterpeditionen in Pr.-Oldendorf und in Görchen befinden sich Stationen für ordinaire Posten, in Ziegelrode befindet sich eine Station für ordinaire Posten und Extraposten a. d. O. Die Station für ordinaire Posten zu Nickelswalde ist aufgehoben worden.

Sachsen.

Für Postvorschüsse, welche blos in Groschenbeträgen bestehen, darf niemals mehr als die Hälfte der für einen vollen Thaler geordneten Procuragebühr, für geleistete Postvorschüsse unter und bis mit 5 Ngr. aber keine höhere Procuragebühr als von 5 Pfennigen in Ansatz gebracht werden. Uebrigens ist den Postanstalten nachgelassen, sich mit einer noch geringeren Procuragebühr zu begnügen [2]). (Vergl. S. 160.)

Bayern.

Mit der General-Verwaltung der Posten und Eisenbahnen ist vom 1. Juli an auch die Verwaltung der Donaudampfschifffahrt vereinigt. An die Stelle der bisherigen unmittelbaren Verwaltungsbehörde mit dem Sitze in Regensburg ist dortselbst „ein Betriebsamt der Dampfschifffahrt" gebildet, welches der General-Ver-

---

1) Verordn. d. Gen.-Postmeisters v. 28. Juni 1848 (Amts-Bl. d. k. Post-Departements. St. 33. Nr. 163).

2) Verordn. der Ober-Postdirect. v. 8. Juni 1848 (Post-Verordn.-Bl St. 10. Nr. 442).

waltung der Posten und Eisenbahnen untergeordnet ist und in die Kategorie eines Eisenbahnamtes tritt.

Der Gesammt-Postdienst von Frabertsham wurde nach Gallertsham, einem $\frac{1}{8}$ Stunde von Frabertsham auf der Straße gegen Wasserburg liegenden Orte, verlegt, mit Beibehaltung der von den benachbarten Poststationen gegen Frabertsham ausgesprochenen Postentfernungen. Die Relais-Station in Biberbach ist belassen worden.

Großherzogthum Hessen.

Zu Vöhl wurde mit dem 1. Juli eine Posterpedition eingerichtet, welche wöchentlich 4mal mit Sachsenberg in Postverbindung gesetzt ist.

Mecklenburg-Schwerin.

Am 12. Juli wurde die mecklenburgische Eisenbahn auf der Strecke zwischen Schwerin und Wismar dem Verkehre übergeben. Die regelmäßigen Dampfwagenzüge zwischen Hagenow und Wismar über Schwerin und Kleinen finden statt: aus Wismar 5 U. fr., 8 U. Vorm. und $5\frac{1}{4}$ U. Ab. und aus Hagenow $7\frac{1}{4}$ U. fr., 12 U. 35 M. Mittags und 8 U. Ab. Ank. in circa 2 Stunden.

Schleswig-Holstein.

Den Postcomptoiren ist von der provisorischen Regierung unterm 17. Juni zur Nachricht und Nachachtung zu erkennen gegeben worden, daß dieselben in Zukunft nur gehalten sein sollen, für diejenigen Frachtpostgegenstände quittiren zu lassen, welche in Geldern und declarirten Werthsachen bestehen, wogegen die Quittungsertheilung für alle sonstigen Frachtpostsachen, sofern die Postcomtoire sie nicht etwa in einzelnen Fällen ihrer eigenen Sicherheit halber als erforderlich ansehen, für die Folge unterbleiben mag.

Bremen.

Die Postbehörde der freien Stadt Bremen hat sich veranlaßt gefunden, bei der mit den regelmäßigen Dampfschiffen zwischen New-York und Bremerhafen zu befördernden Correspondenz aus und nach Nord-Amerika auf die Erhebung des bisherigen bremischen Portos von 2 Groten für den einfachen Brief zu verzichten. (Vergl. S. 52.)

Frankfurt.

Vom 1. Juli an trat eine Vermehrung der zur Aufnahme unfrankirter Briefe bestimmten Briefkasten in der Stadt bis auf 10 ein, worunter einer an der Paulskirche für die Dauer der Natio-

nal-Versammlung. Die Entleerung derselben geschieht in der Stadt 10mal des Tags, in Sachsenhausen 6mal. Die Briefe werden in der Stadt täglich 7mal, und vor den Stadtthoren 2- resp. 4mal bestellt.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutschland.

Die der deutschen National-Versammlung durch den Abgeordneten Herrn Professor Biedermann übergebene Eingabe des Herausgebers dieser Beiträge, die Centralisation der deutschen Posten betreffend, nebst einigen Exemplaren der darauf bezüglichen Denkschrift ist (am 15. Juni) an den Ausschuß für Volkswirthschaft überwiesen worden. Dieser zur Begutachtung von Fragen des Handels, der Industrie, der Schifffahrt und der Arbeiterverhältnisse niedergesetzte Ausschuß besteht aus 30 Mitgliedern, und hat Hrn. von Rönne aus Berlin zum ersten, Hrn. von Bruck aus Triest zum zweiten Präsidenten und Hrn. Eisenstuck aus Chemnitz zum Schriftführer. Der Ausschuß selbst zerfällt wieder in 7 Unterausschüsse, wovon der vierte sich mit den inneren Communicationsmitteln, dem Post- und Eisenbahnwesen, den Canälen und Binnenzöllen befaßt. Vorstand dieses Unterausschusses ist, wenn wir nicht irren, Herr Prof. Dr. Fallati aus Tübingen, Referent in Postsachen Herr von Reden aus Berlin. So viel wir aus guter Quelle vernommen haben, hat man sich, in Uebereinstimmung mit unsern im 5. Hefte S. 257 ausgesprochenen Ansichten, bereits darüber geeinigt, die Beförderung der Briefe bis zu einem gewissen Gewichte als Postregale gelten zu lassen, den Güter- und Personen-Transport aber der Privat-Industrie frei zu geben. Dagegen soll sich die Postanstalt nach wie vor ebenfalls noch mit der Beförderung von Personen und Packereien, jedoch, wie schon erwähnt, unter Zulassung der Concurrenz des Privatfuhrgewerbes befassen.

Bei der National-Verfassung sind noch eingegangen:

Antrag des Abgeordneten Knoodt auf Herabsetzung der Porto- und Speditionskosten für Briefe und Geldsendungen.

Eingabe des Vaterlandsvereins zu Ober-Oderwitz in Sachsen, Aufhebung des Postportos von politischen Zeitschriften betr.

Artikel II. §. 9. des Entwurfes über „die Grundrechte des deutschen Volks" lautet:

„Das Briefgeheimniß ist gewährleistet; die bei strafgerichtlichen Untersuchungen und in Kriegsfällen nothwendigen Beschränkungen sind durch die Gesetzgebung festzustellen.

Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf nur auf Grund eines richterlichen Befehls vorgenommen werden."

Zu diesem vom Verfassungs-Ausschusse vorgelegten Entwurfe hat der Ausschuß für Volkswirthschaft einen besondern Bericht erstattet über die Bestimmungen, welche er aus dem volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte in die Grundrechte des deutschen Volks aufzunehmen beantragt. §. 14. dieser Bestimmungen lautet:

„Das Briefgeheimniß ist unverletzlich. Ausnahmen können nur durch ein Reichsgesetz festgestellt werden."

Ein Sonder-Gutachten hierzu lautet wie folgt:

„Wie dem deutschen Staatsbürger seine Freiheit, sein Leben, sein Eigenthum, die Redefreiheit und Preßfreiheit gewährleistet wird, ebenso muß auch dafür gewährleistet werden, daß die Gedanken, die er dem Briefe, der Brief, den er der Staats-Postanstalt anvertraut, nur Demjenigen mitgetheilt werden, für den sie bestimmt sind. Die Ansichten, die der Deutsche in Rede oder Schrift verlautbaren will, muß er öffentlich, diejenigen, die er vertraulich mittheilen will, muß er vertraulich aussprechen können; letztere sind sein wahres geistiges Eigenthum, dessen Schutz ebenso nothwendig ist als der des physischen Eigenthums. — Daß die vertraulich einem Zweiten eröffneten Mittheilungen etwas Verbrecherisches enthalten, kann schon nach einer allgemeinen Rechtsregel nicht vermuthet (präsumirt) werden; das Eindringen in das Geheimniß ist also aus diesem Grunde nicht zu rechtfertigen. Wollte man dem deutschen Volke zwar zusichern:

das Briefgeheimniß sei unverletzlich,

jedoch hinzufügen:

etwaige Ausnahmen werde die Reichsgesetzgebung bestimmen,

dann würde man gar nichts zusichern; weil Jeder besorgen könnte, daß schon beim Aussprechen des ersten Satzes der Gedanke im Hintergrunde liege, das Recht bald wieder, sei es zu entziehen, sei es zu beschränken. Man würde nichts weiter aussprechen, als: man verlange ein Vertrauensvotum dafür, daß in der nächsten Zukunft dieses Recht nach Möglichkeit sollte anerkannt werden. Dieses wäre aber wahrlich zu wenig, und es wäre vielmehr dringend nothwendig, in solchem Falle schon jetzt, in der Verfassungsurkunde selbst, die Fälle der Ausnahme zu bezeichnen, um die Besorgniß zu entfernen, daß noch andere Fälle in den Bereich der künftigen Gesetzgebung gezogen werden können. Sehen wir die angeblich nothwendigen Ausnahmen, die schon jetzt bezeichnet worden, näher an, so bestärkt sich nur die Ueberzeugung, daß der Vorbehalt einer

künftigen Modification des Rechts nicht zu rechtfertigen ist. Eine Ausnahme soll gerechtfertiget sein:

1) in Zeiten des Krieges. Gegen den Feind giebt es in solchen Zeiten keine Garantie, allein die eigenen Staatsbehörden darf auch für den Fall des Krieges keine Verfassung zur Verletzung ihrer Bestimmungen ermächtigen;
2) gegen Criminalverbrecher. Diesen gegenüber mag die Gesetzgebung aussprechen, daß es nicht gestattet sei, mit einem verhafteten Verbrecher Briefwechsel in verschlossenen Briefen zu führen. Dieses aber ist etwas ganz Anderes als eine dem moralischen Gefühle widerstreitende Verletzung des Briefgeheimnisses;
3) im Falle eines Concurses. Hier tritt eine Personenveränderung ein, die volle Befugniß des Gemeinschuldners ist erloschen und an seine Stelle der Concurs-Curator getreten; hier tritt also derselbe Fall ein, als wenn ein Adressat gar nicht mehr vorhanden, jedoch ein Anderer da ist, der rechtlich seine Stelle vertritt. (Erben, Curatoren, Geschäftsnachfolger, Stellvertreter.)

Wollte man das Briefgeheimniß bis dahin ausdehnen, daß diese Personen die Briefe nicht eröffnen dürften, dann müßte dieses als Ausnahme von der gewöhnlichen Rechtsregel ausgesprochen, dann müßte also gesagt werden:

„Das Briefgeheimniß ist unverletzlich und darf auch in dem Falle nicht verletzt werden, wenn mit der Person des Adressaten sich eine Veränderung zugetragen hat, die es unmöglich macht, daß derselbe den Brief eröffnen kann."

Dieses zu bestimmen scheint aber nicht nothwendig, vielmehr ist es völlig genügend, auszusprechen:

Das Briefgeheimniß ist unverletzlich.

Daß die Zusicherung dieses Rechts nothwendig sei, ist oben gezeigt, und da die Mehrheit des Ausschusses eine Beschränkung dieses Rechts durch ihren Beschluß als möglich hingestellt hat, so haben sich die Unterzeichneten zu diesem Sondergutachten genöthigt gesehen."

v. Rönne, Hildebrand, Osterrath, Eisenstuck, Ph. Schwarzenberg, Degenkolb, Veit, Dieskau, Merck, Breusing, Rössler.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Geschichte des sächsischen Postwesens bis zur Zeit des Erscheinens der Post-Ordnung vom Jahre 1713.

(Fortsetzung zu Seite 278.)

Der Amtsnachfolger des frühzeitig verstorbenen Ober-Postmeisters Egger war Ludwig Wilhelm Daser, der geschildert wird als „ein Mann von besonderen Eigenschaften, welche selbiger durch galante Studia und Reisen also qvalificiret hatte, daß ihn Churfürst Johann George der dritte, für das würdigste Subject, zu Uebertragung der, wegen damals noch im größten Ausbruche gestandenen Irrungen mit Churbrandenburg sehr critischen Ober-Postmeisterstelle erachtete." Die churbrandenburgischen Postfactore in Sachsen, deren wir schon oben erwähnten, hatten nämlich mit der Zeit ihre amtliche Bestimmung überschritten und schmälerten hierdurch die Einkünfte der landesherrlichen Posten. Man war deshalb darauf bedacht, deren Geschäftsumfang durch die Anlegung mehrer neuen Posten mehr und mehr zu beschränken und dieselben nach und nach gänzlich zu beseitigen. Der seit dem Jahre 1662 im Ober-Postamte gesessene churbrandenburgische Postfactor, Abraham Ihle, wurde 1692 aus Leipzig verdrängt. Churbrandenburgischer Seite wurde hingegen versucht, sich deswegen zu rächen und den Verkehr von Sachsen abzuziehen und seinem eigenen Lande zuzuwenden; die Post von Berlin nach Leipzig wurde über Halle verlegt. Mittlerweile war auch durch den am 4. Juni 1680 erfolgten Tod des Herzogs August zu Sachsen, Administrators des Primat- und Erzstiftes Magdeburg, der Fall eingetreten, daß dasselbe zufolge des Osnabrücker Friedens, als eine Wiedervergeltung des der Krone Schweden abgetretenen Herzogthums Pommern mit dem Titel eines Herzogthums an Churbrandenburg überging. Dies hatte zur Folge, daß die darin sich befindlichen churſächsischen Postverwalter entfernt wurden und der fremdländische Postcours von Leipzig über Halle nach Braunschweig, nach Matthias mit Recht, nach Anderen wider den klaren Inhalt des zwischen Churſachsen und Churbrandenburg im Jahre 1661 geschlossenen Postrecesses,

aufgehoben wurde. Um die Repressivmaßregel unschädlich zu machen und die Verbindung Leipzigs mit Braunschweig, Lüneburg, Hamburg, Bremen ꝛc. zu erhalten, richtete Sachsen den Postcours von Leipzig über Merseburg und Lauchstädt nach Quedlinburg, das damals noch unter sächsischer Schutzherrschaft stand, ein und vermittelte hier den Anschluß an die Reichspost nach und aus Braunschweig. Auch wurde durch einen Befehl vom 17. Decbr. 1681 (Cod. Aug. T. II. S. 1005) dem Rath zu Leipzig aufgegeben, den überhandnehmenden von und nach Halle fahrenden Landkutschern und anderen Leuten das Sammeln und Bestellen der Briefe, bei Verlust der Pferde und Wagen und bei vorbehaltener hoher Strafe, zu untersagen, zu dem Ende dieselben öfters zu visitiren, die vorgefundenen Briefe ins Posthaus zu liefern und der Bestrafung halber gebührend zu verfahren, um auf diese Weise die Intention Churbrandenburgs, die Correspondenz an sich zu ziehen und über Halle zu leiten, zu vereiteln.

Ueber diese Irrungen wurde auch besonders auf dem im Jahre 1687 zu Dresden gehaltenen Landtage geklagt. Die Stände führten an: „Daß von Seiten des Churfürsten zu Brandenburg je länger je mehr die Posten von Halle aus zu erheben getrachtet würde, und solches blos darum, daß selbiger um so viel eher die Handlung in seine Lande ziehen, und Chursachsen dadurch Abbruch thun möchte. Sie setzten hinzu, daß sie nicht zweifelten, es würde bei einer genauen Untersuch- und Erwägung ein und das andere noch gefunden werden, wodurch dem Postwesen zu Leipzig, und den damit verbundenen Folgen der Handlung zu berathen, und schlugen hierzu die Niedersetzung einer besondern Deputation vor." Das Resultat hiervon ist nicht bekannt.

Daser war unausgesetzt bemüht, das Postwesen zu verbessern. Er legte im Jahre 1690 eine Fahrpost von Leipzig über Jena nach Frankfurt a. M. an, welche jedoch noch in demselben Jahre wieder aufgehoben wurde. Die Hamburger Post erhielt eine solche Einrichtung, daß man Briefe mit solcher binnen 14 Tagen hin und her bringen konnte. Statt des Nürnberger Stadtboten wurde (1686) eine wöchentlich zweimalige „geschwinde Post," einmal reitend, das andere Mal fahrend, angelegt. Das Botenwesen war jedoch noch von einem solchen Umfange, daß für die Posten nur 8 Schubkästen, für die Boten hingegen 80 kleine Brieffächer in der Posterpedition zu Leipzig eingeräumt waren.

Bei Uebernahme des Postwesens hatte Daser blos 750 Thlr. jährliches Pachtgeld an die churfürstliche Rentkammer zu bezahlen, welches jedoch vom Jahre 1686—1692 auf 1000 Thlr. erhöht wurde. Für die Besorgung der kaiserlichen Correspondenz erhielt er, gleich seinen Vorgängern, 200 Stück Ducaten von dem kaiserlichen Postamte zu Hamburg.

Bei der Leipziger Kaufmannschaft war Daser aus unbekannten Ursachen nicht beliebt, weshalb er am 10. August 1690 vom Churfürsten Johann Georg III. ein Decret zu erhalten wußte, welches ihm die Ober-Postmeisterstelle auf die Zeit seines Lebens und ihn gegen die Steigerung des Pachtgeldes über 1000 Thlr. sichern sollte. Als aber bereits im folgenden Jahre der gedachte Churfürst starb und Johann Georg IV. zur Regierung kam, und die Leipziger Kaufmannschaft den damaligen Baron (nachmaligen Grafen) von Hoymb, welcher bei dem neuen Churfürsten Alles galt, auf ihre Seite zu ziehen gewußt hatte: wurde dem Ober-Postmeister Daser die Alternative gestellt, entweder das von dem durch die Kaufmannschaft begünstigten Rathsherrn und Kaufmann zu Leipzig, Johann Jacob Keese[1]), angebotene Pachtgeld von 5000 Thlr. für das Postwesen an die Kammer zu zahlen, oder auf seine Stelle zu verzichten. Vergeblich berief sich Daser auf sein Versicherungs-Decret, und da er nicht glaubte, ein so hohes Pachtgeld erschwingen zu können, entschloß er sich, seine Stelle nach Ablauf des Jahres 1691 aufzugeben. Bereits im October des genannten Jahres wurde Keese, mit dem Prädicate eines Commercienrathes, als Ober-Postmeister installirt und trat diese Stelle mit dem Jahre 1692 an.

Keese war zu Memmingen in Schwaben (nach Vogel zu Lindau am Bodensee den 10. Mai 1645) geboren und kam in frühen Jahren, im J. 1662, in dürftigen Umständen nach Leipzig in die Handlung seines Vetters Andr. Egger's, wo er Gelegenheit haben mochte, mit dem Postwesen näher bekannt zu werden und die Vortheile kennen zu lernen, die dasselbe bei geschickter Benutzung gewähren könne. Namentlich war er bemüht gewesen, sich durch Studien schöne Kenntnisse in der Mathematik, Zeichen- und Malerkunst, im öffentlichen und Privat-, und besonders auch im Wechselrechte zu erwerben. Er gründete hierauf eine eigene Handlung, die den Grund zu seinem späteren großen Vermögen legte, und wurde zum Rathsherrn und Baumeister gewählt.

Bei dem Antritte seines Amtes fand Keese 5 Blätter Acten und keinen einzigen mit fremden Postbehörden abgeschlossenen Receß, wodurch seine Stellung schwierig gemacht wurde. Mit seinen Vorfahren oder deren Erben, die sämmtliche Acten zurückbehalten hatten, gerieth er deshalb in Streit.

Im Jahre 1692 wurde das Leipziger Postamt zu einem Ober-Postamte erhoben und die sämmtlichen Postbedienten im ganzen Lande unter den Ober-Postmeister zu Leipzig gestellt, dem sie Gehorsam leisten und an ihn ihre Einnahmen verrechnen mußten. Der Ober-Postmeister hatte hingegen für die Postbeamten zu haf-

1) Der einzige jetzt noch in Leipzig lebende Nachkomme schreibt sich Kees.

ten[2]). Unterm 16. Septbr. 1693[3]) erschien ein Befehl über die Verpflichtung der beim Ober-Postamte angestellten Personen. Ein Hof- und Feldpostamt wurde eingerichtet (8. April) und eine neue Posttaxordnung (29. Mai) erlassen. Das Boten- und Lohnkutscherwesen wurde beschränkt und die Verordnung vom 20. Januar 1694 verbot, daß die Landkutscher und Boten keine Briefe und Packete ferner sammeln, kein Posthorn führen und überhaupt nichts dem Postwesen Nachtheiliges unternehmen sollten.

Im Jahre 1692 wurde das Leipziger Posthaus eingerissen und vergrößert und zur Aufnahme der Passagiers eingerichtet. Die Hamburger Post erhielt eine derartige Beschleunigung, daß die Antworten binnen 8 Tagen eingehen konnten. Eine geschwinde fahrende Post wurde von Dresden über Großenhain nach Wittenberg, und von Leipzig nach Schneeberg (über Lobstädt, Altenburg, Gößnitz und Zwickau) eingerichtet. Die letztere Post ging, vom 12. October an, Mittwochs und Sonnabends Abends um 9 Uhr von Leipzig ab, traf Donnerstags und Sonntags in Zwickau um 1 Uhr Nachmittags, und in Schneeberg um 6 Uhr Abends ein. Von Schneeberg ging dieselbe am Dienstage und Freitage Nachmittags um 3 Uhr, von Zwickau um 8 Uhr Abends ab und kam am folgenden Tage um 10 Uhr Vormittags in Leipzig an. In dem deshalb unterm 6. Octbr. erlassenen Patente des churfürstl. sächsischen Ober-Postamts war „zu jedermännigliecher Nachricht mit beygefüget, daß mit gemeldter Post Briefe und Paquete über Zwickau nacher Lichtenstein, Hohenstein, Wildenfelß, Stollberg, Lengenfeld, Reichenbach, Werda, Grindisch, Glaucha, Wiesenburg ꝛc. Uber Schneeberg aber auff Loßnich, Hartenstein, Greichen, Schwartzenberg, Annaberg, Scheibenberg, Eibenstock, Auerbach, Zweinitz, Bernsbach, Lautern, Johann Georgen Stadt bestellet werden könnten"[4]). „Den 31. Martii 1694

---

2) Befehl v. 24. Febr. 1693 (Cod. Aug. T. II. S. 1015).

3) a. a. O. S. 1019.

4) In der „Stadt- und Berg-Chronica der Stadt Schneeberg von Chr. Meltzer" (Schneeberg, 1716) wird S. 884, 1426 und 1491 gesagt: „Zu dieser letztern Negotiation (es ist vorher von den „kostbaren Spitzen aus gesponnenen guten Gold und Silber" die Rede) träget viel bey, daß zum Dienst dieser und anderer Commercien und Beschleunigung derer Correspondenzen die Blau-Farb- und Blech-Handlung betreffende, eine geschwinde Post de an. 1692 M. Oct. dergestalt angeleget ist, daß solche wöchentlich zwey mahl von Schneeberg nacher Leipzig abgehet und so vielmahl am dritten Tage wieder zurück kömmet, auch indessen mit der Annabergischen geschwinden Post sich vereiniget, gleichwie darzu im 1714ten Jahr eine Extra-Post nacher Nürnberg auch angeordnet worden ist, welche die Woche über zweymahl abgehet, da hingegen vor der Zeit ein fahrender Bothe wochentlich nur einmahl nachher Leipzig abgienge und besonders wegen der Gold- und Silbernen Spitzen-Waare eine ziemliche Caution bestellet haben muste. Und zu solcher Post-Verwaltung ist zu erst bestellet wor-

nahm," wie Vogel in seinen Leipziger Annalen S. 887 berichtet, „die auf der Röm. Kayserl. Maj. wie auch S. Churfürstl. Durchl. zu Sachsen ꝛc. allergnädigsten und gnädigsten Befehl und Verordnung, zum Auffnehmen und Behuff derer Commercien, Stifftung guter und schleuniger Correspondentz, wie auch baldiger Fortschaffung reisender Personen, so wohl richtiger Ueberbringung Geld- und Wahren-Paquete, vom Churfürstl. Sächsis. Ober-Post-Amt allhier, angelegte geschwinde Post von Leipzig aus, über Wurtzen, Strehla, Grossenhayn, Königsbrück, Camentz, Budißin, Görlitz, Lauban, Greiffenberg, Hirschberg, Goldberg, Liegnitz und Neumark, nacher Breßlau, und zwar wöchentlich zweimahl fahrend ihren Anfang, dergestalt, daß selbe allezeit Mittwochs und Sonnabends um 4 Uhr allhier praecisè abgehen, Dienstag und Sonnabend Morgens um 9 Uhr in Breßlau anlangen, hingegen Mittwochs Abends um 6 Uhr, und Sonntags Abends um 4 Uhr von dannen wieder abfahren, und Mittwoch Morgens um 7 Uhr, Sonnabends aber vor Mittage um 9 Uhr, allhier in Leipzig wieder ankommen."

Keese trat auch in Unterhandlung mit dem kaiserlichen Postamte zu Breslau wegen eines dahin anzulegenden Postritts, legte die holländische Post, den sogenannten Extraritt, an und vereinbarte sich mit Churbrandenburg dahin, daß die seitherigen brandenburgischen Postmeister zu Leipzig, Düben und Wittenberg entfernt wurden, an deren Stellen sächsische traten und der Pferdewechsel bei der Berliner Post auf der Grenze erfolgte. Auch die Frankfurter Reitpost erhielt dadurch eine bessere Einrichtung, daß zu Rippach, Buttelstädt und Auerstädt neue Pferdewechsel eingerichtet wurden. Die neuangelegte, wöchentlich zweimalige fahrende Post von Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau ging am 23. Juli 1793 zum ersten Male ab.

Auch die entstandenen Differenzen mit dem fürstl. Taxis'schen Hause erhielten endlich ihre Beseitigung. Keese hatte nämlich gegen die Annahme der seinen Vorfahren gewährten 200 Stück Ducaten für die Beförderung der kaiserlichen Correspondenz als eine kaiserliche Besoldung ausdrücklich bei dem Postamte zu Hamburg protestirt. Er wollte diese Bezahlung als eine Transit-Entschädigung angesehen wissen, und notirte deshalb das Gewicht von den Wiener und Prager Briefpacketen, stellte hierüber eine Rechnung auf und forderte von dem Reichs-Postamte zu Hamburg deren Bezahlung. Der hierauf in dieser Angelegenheit persönlich nach Leipzig gekommene Reichs-Postmeister zu Hamburg

---

den der bißherige geschickte Wagmeister, Heinr. Martini († 27. Dec. 1715). Nach ihn hat die Post der adjungirt-gewesene Johann Georg Vogel erhalten."

schloß daher im Namen des Fürsten von Taxis am 10. Novbr. 1692 einen im folgenden Jahre erneuerten Postcombinationsreceß, worin die 200 Ducaten für Ueberführung der Wiener und Prager Briefe dem Ober-Postamte Leipzig ausdrücklich zugesichert wurden. Dieses Uebereinkommen hatte aber nur auf kurze Zeit Bestand, denn schon im Jahre 1696 wurde, wegen entstandener Streitigkeiten, die wir später erwähnen, die Auszahlung der verabredeten Summe kaiserlicher Seits beanstandet. In der deshalb wieder aufgenommenen Unterhandlung ließ Sachsen im Jahre 1699 100 Stück Ducaten nach; der rückständige Betrag wurde erst im Jahre 1703 gänzlich berichtigt. Bis wie lange diese Transitvergütung in Bausch und Bogen (denn als eine Besoldung kann diese Zahlung nicht angesehen werden) bezahlt worden ist, blieb uns unbekannt, doch wissen wir, daß die Correspondenz zwischen Hamburg, die durch das dortige fürstlich Thurn- und Taxis'sche Postamt vermittelt wurde, einer Seits, in Prag und Wien anderer Seits noch bis vor wenigen Jahren durch Leipzig in besonderen verschlossenen Briefpacketen transitirte, deren Gewicht ermittelt und notirt wurde und wofür eine Transitgebühr nach dem Lothe an Sachsen zu entrichten war. Oesterreich und Thurn und Taxis haben stets diese Entschädigung sehr ungern gewährt und Alles aufgeboten, diese soweit möglich zu umgehen und zu schmälern. Wir erwähnen hierbei, daß Oesterreich vor ungefähr 30 Jahren einmal den Versuch gemacht haben soll, die erwähnte Correspondenz von Eger nach Schleiz auf der kurzen sächsischen Strecke über Adorf und Oelsnitz mittelst eines eigenen Couriers durchbringen zu lassen. Doch blieb es eben nur beim Versuche, denn Sachsen wahrte nachdrücklich seine Postgerechtsame. Nach der Eröffnung der Breslau-Berlin-Hamburger Eisenbahnen sind die genannten Transitpackete, nachdem sie schon vorher durch die theilweise Beförderung der einschläglichen Briefe auf anderen Routen sehr geschwächt worden waren, für Sachsen völlig in Wegfall gekommen.

Nebenbei sei hier zugleich bemerkt, daß seit dem Jahre 1692 die Leipziger Zeitung mit dem Titel erschien: „Historische Erzählung derer im Curf. Sächs. Ober-Post-Ampt zu Leipzig einlauffenden Weltbegebenheiten und anderer denkwürdigen Sachen," den sie vom Jahre 1695 an, mit dem Titel: „Leipziger Post- und Ordinar-Zeitung" vertauschte.

Durch die angestrengten Bemühungen Keese's fing das Postwesen an lucrativ zu werden, und der verdrängte Daser gelangte sehr bald zu der Einsicht, daß er einen gleich hohen Pacht ohne Gefahr bezahlen könne. Er erbot sich also während des Jahres 1694, eben so viel wie Keese, nämlich 5000 Thlr. jährlich, als Pachtgeld für die Uebernahme des Postwesens zu erlegen, und drang mit diesem

Anerbieten auch wirklich durch, leicht möglich, daß hierbei das oben erwähnte churfürstl. Versicherungsdecret Berücksichtigung gefunden und den Ausschlag gegeben hatte. Keese konnte aber nicht verschmerzen, die Früchte seiner Anstrengungen nicht selbst genießen zu können, und von dem Geschäfte entfernt zu sein, das er lieb gewonnen, und für welches er so rastlos gearbeitet hatte. Im Jahre 1696 stellte er daher das Anerbieten, jährlich 12,000 Thlr. Pachtgeld zu zahlen und versprach überdem noch, um leichter zu reüssiren, Dasern jährlich eine Pension von 1000 Thlr. zu geben. Dies Erbieten machte guten Eindruck; Daser mußte abermals weichen und Keese hatte die Freude, sich wieder in seine frühere Stellung eingesetzt zu sehen. Es wird hierbei erwähnt, daß letzterer sofort Christian Leonhardi zur Verpflichtung als Ober-Postverwalter bei dem churfürstl. Kammer-Collegio präsentirt hat.

Unter Daser's kurzer anderweiten Postadministration war fast nichts weiter für das Postwesen geschehen, als daß im Jahre 1695 auf der Poststraße von Leipzig nach Dresden die ersten Postsäulen mit den Entfernungen von einer Stunde Wegs gesetzt wurden. Diese waren nur von Eichenholze, in welchem das churfürstl. Wappen, die Jahreszahl 1695 und die Entfernung von Dresden und Leipzig eingeschnitten war. Die steinernen Postsäulen wurden erst 1722 im ganzen Lande errichtet, die noch jetzt an vielen Orten zu finden sind. In Leipzig wurde die erste eichene Postsäule vor dem Grimmaischen Thore am 7. Octbr. 1695 (s. Vogels Annalen S. 893) aufgerichtet. Daser wurde bei seinem Abgange, gegen den Willen Keese's, Accisrath und Oberpostaufseher, mischte sich als solcher auch später noch in die Verwaltung der Posten und machte höheren Orts Vorschläge. Leicht möglich, daß die Anstellung Leonhardi's die Folge davon war.

Keese entwickelte wieder große Thätigkeit und suchte durch Ausbreitung der Posten seine Einkünfte zu steigern: er legte eine wöchentlich 2malige Fahrpost von Leipzig nach Annaberg an, welche am 20. Juni 1696 zum ersten Male abging; schloß im August 1697 mit dem Postamte zu Eger einen Vertrag und ließ die schon früher angelegte Schneeberger Post bis nach Eger gehen, und im Monat September bis nach Hof ausdehnen, wo sie sich an die im Jahre 1686 vom General-Reichs-Postmeister angelegte Post-Calesche über Bayreuth nach Nürnberg anschloß.

Das Geheimraths-Collegium befahl Keesen, den kaiserlichen Postmeister Holdefreund zu Quedlinburg zu entsetzen, und Keese ließ den kaiserlichen Adler vor dessen Hause wegnehmen. Dies erregte großen Verdruß bei den Reichs-Postämtern zu Hamburg und Braunschweig und ersteres hielt Keese'n die stipulirten, schon oben erwähnten 200 Ducaten zurück. Keese suchte sich an der nach Nürnberg schuldigen italienischen Auslage schadlos zu halten

und setzte zur Expedirung der Quedlinburgischen Posten einen Postsecretair, Namens Eschert, in Quedlinburg ein. Zur Regulirung dieser Angelegenheit reiste der kaiserliche Rath, Maximilian Heinrich von Kurzrock, von Hamburg nach Quedlinburg, suchte Escherten durch Drohungen mit kaiserlichen Befehlen zu entfernen und ließ das kaiserliche Postschild wieder an Holdefreund's Haus anbringen, welches aber der churſächsische Hauptmann von Oppel wieder abnehmen und dem Herrn von Kurzrock zuschicken ließ, welches derselbe bei seiner Abreise mitnahm. Es entspann sich nun über diesen Vorgang, währenddem der hannoversche General-Postmeister, Graf von Platen (indem er dem Ober-Postamte zu Leipzig eine Combination mit seinen Posten nach Niedersachsen und Hamburg anbot), Nutzen zu ziehen suchte, ein heftiger Federkrieg. Nachdem das kaiserliche Reichs-Postamt zu Hamburg dem dort sich aufhaltenden churſächsischen Residenten von Miltitz ein Facti Speciem über die Quedlinburgische Begebenheit übergeben hatte, ging im J. 1697 Hr. von Kurzrock selbst nach Dresden, um mit dem churfürstlichen Ministerium selbst zu unterhandeln. Hier wußte er Keese'n wegen der jährlich aus Hamburg erhaltenen 200 Ducaten, als einer angeblichen kaiserlichen Besoldung, beim Geheimenraths-Collegium so anzuschwärzen, daß die Gegenvorstellungen Keese's nicht allein nicht gehört wurden, sondern auch am 4. December 1697, trotz der Gegenbemühungen Keese's und des Ober-Postverwalters Leonhardi, ein neuer Vergleich zu Stande kam, wodurch die so sehr anstößigen 200 Ducaten fortan in Wegfall kommen sollten. Keese war noch vor dem Abschlusse dieses Vertrages von Dresden, wohin er gerufen worden war, voll Aerger nach Leipzig abgereist und hatte seinen Ober-Postverwalter Leonhardi mit der Instruction dort zurückgelassen, mit allen Kräften auf die Hintertreibung des Vertrags hinzuarbeiten, was ihm aber nicht gelungen war. Herr von Kurzrock war boshaft genug, Keese'n über das Zustandekommen dieses Vergleichs Glück zu wünschen; konnte aber von ihm bei seiner persönlichen Anwesenheit in Leipzig die Unterschrift keineswegs erlangen, Keese drang vielmehr auf die Erfüllung der von kaiserlicher Seite schuldigen Prästanda. Auch suchte sich Letzterer in einem unterm 8. Mai 1698 erstatteten Berichte über die Gründe seiner Weigerung bei dem churfürstl. Geheimenraths-Collegium, unter richtiger Darstellung des streitigen Verhältnisses, zu entschuldigen. Hierauf versuchte das Hamburger Reichs-Postamt das Ober-Postamt zu Leipzig durch ein neues Anerbieten der 200 Stück Ducaten von sich abhängig zu machen, was zu weiteren Unterhandlungen führte, in deren Folge der Herr von Kurzrock, als Reichs-Postmeister zu Hamburg, mit Dr. Christian Benjamin Jacobi zu Leipzig, damaligen Postconsulenten, im Novbr. des Jahres 1699 einen Vertrag abschloß.

In Folge deſſen fing das Reichs-Poſtamt zu Hamburg das Frankiren der Briefe an.

Das ſächſiſche Poſtweſen erfuhr mittlerweile eine bemerkenswerthe Veränderung. König Friedrich Auguſt I. verlieh nämlich im Jahre 1698 dem damaligen Generalmajor Jacob Heinrich Grafen von Flemming, wegen ſeiner beſonders treu geleiſteten Dienſte, das Ober-Poſtamt zu Leipzig mit allen Einkünften, wie ſolche ſeither in die churfürſtliche Kammer gefloſſen, eigenthümlich und erblich für ſeine Familie, mit dem Titel eines General-Poſtmeiſters und mit der vollen Gewalt, über die ſämmtlichen Poſtbedienten Verfügung zu treffen, ſolche anzunehmen und abzuſetzen, ihre Beſoldungen zu mehren und zu mindern, überhaupt über dieſelben ſo zu disponiren, wie ſolches der Poſtdienſt erforderlich machen würde. Zugleich wurde das Ober-Poſtamt Leipzig zum General-Erb-Poſtamt erhoben, die am Poſthauſe angebrachte Schrift: „Churfürſtl. Sächſ. Ober-Poſt-Amt" abgenommen und mit „General-Ober-Poſtamt" erſetzt und der ſchon erwähnte Dr. Chriſtian Benjamin Jacobi zum Poſt-Conſulenten beſtellt. Das deshalb am 29. März 1698 erlaſſene Patent wurde den Poſtämtern notificirt und während der Oſtermeſſe des gedachten Jahres in den Amt- und Poſthäuſern öffentlich angeſchlagen. Das Poſtweſen, das bisher unter das Kammer-Collegium geſtellt geweſen war, ging nunmehr auf das Geheimeraths-Collegium über, nachdem erſteres noch ein erfordertes Gutachten über eine, die Hebung des Handels bezweckende, verbeſſerte Einrichtung des Poſtweſens abgegeben hatte, in welchem ſich für die Aufrechthaltung des Pachts ausgeſprochen worden war. Keeſe blieb daher nach wie vor in ſeinem Pacht-Verhältniſſe und ſeinem Dienſte.

Bald darauf überließ der nunmehr zum Generallieutenant avancirte Flemming das Prädicat als General-Erb-Poſtmeiſter ſeinem Bruder, dem Generalmajor Joachim Friedrich von Flemming; das Poſtweſen ſelbſt aber kaufte der König von ihm für 150,000 Thlr., zu welcher Abtrittsſumme Keeſe einen Vorſchuß von 30,000 Thlr. gab. Die Charge als Erb-Poſtmeiſter, eine jährliche Penſion von 1000 Thlr. und noch einige Emolumente behielt ſich Flemming vor und entließ Keeſe aus ſeinem Dienſte, der nun in den Pacht mit der churfürſtl. Kammer trat und an dieſelbe die jährliche Summe von 12,000 Thlr. zahlte. Auch erlangte Keeſe vom Könige die Verſicherung, daß ſein ihm beim Ober-Poſtamte adjungirter Sohn, nach Ablauf des Pachttermins, bei dem bisherigen Pachtquantum gelaſſen und der Pacht mit dieſem fortgeſetzt werden ſollte. Nach einem unterm 9. Dec. deſſelben Jahres erlaſſenen Reſcripte an das Kreisamt zu Leipzig [5])

5) Cod. Aug. T. II. S. 1025.

hatte nun die Verpflichtung der dasigen Postbedienten bei demselben zu geschehen.

Dieser Veränderung folgte sehr bald eine neue; der letztgenannte General Flemming verkaufte nämlich dem churfürstlichen Kammer-Collegium die bisher noch beibehaltene Erb-Postmeister-Charge mit allen damit verbundenen Emolumenten für 20,000 Thlr., welche von Keese mit einem auf diese Summe lautenden Flemmingschen Wechselbriefe compensando bezahlt wurden. Hierauf wurde Keese'n, der jetzt 13,000 Thlr. Pacht jährlich gab, das ganze sächsische Postwesen in Form eines Wiederkaufes nach einer am 6. März 1703 an das Kammer-Collegium gesandten und im J. 1705 vollzogenen Punktation auf zwölf Jahre für 200,000 Thlr., welche zur Bestreitung des Aufwandes in Polen in das Kriegs-Commissariat (150,000 Thlr. baar und 50,000 Thlr. in Steuerscheinen) bezahlt werden mußten, überlassen.

Man muß erstaunen, welche bewundernswerthe Thätigkeit Keese nach dem zweiten Antritte seines Amtes zeigte. Fort und fort war er bemüht, durch Anlegung neuer Postcourse und durch verbesserte Einrichtung der bereits vorhandenen das Postwesen immer gemeinnütziger zu machen und dadurch sich selbst den größten pecuniären Vortheil zu verschaffen. Aber eben durch diesen letztern Umstand, durch das Privatverhältniß, werden die riesenhaften Arbeiten erklärlich.

Die bereits früher beabsichtigte Anlegung einer Post über Jena nach Frankfurt a. M. kam endlich zu Stande [28. April 1698[6])]; eine wöchentlich zweimalige Fahrpost von Leipzig über Colditz und Nossen nach Freiberg wurde eingerichtet (9. Mai), die seit dem April 1700 auch Grimma mit berührte und auch bis Dresden ausgedehnt wurde. Die Schneeberger Post, die seit dem Jahre 1692 über Lobstädt und Gößnitz ging, wurde über Borna und Altenburg verlegt; nachdem die Erlaubniß zur Anlegung von Posten durch das Zeitzer Gebiet erlaubt war, wurde der Nürnberger Reitpost eine verbesserte Einrichtung gegeben, indem der Weg über die Dörfer verlassen wurde und Stationen zu Pegau und Zeitz im Monat September ins Leben traten. Nach sechsjährigen Streitigkeiten konnte am 20. März 1799 die Berliner Post zum ersten Male, anstatt über Halle, über Düben und Wittenberg abgehen; auf der neuen Route über Landsberg nach Cöthen wurde eine Fahrpost in Gang gesetzt, ebenso im April eine wöchentlich

6) Dieselbe ging Sonntags und Donnerstags um 7 Uhr früh aus Leipzig ab und kam in Leipzig Dienstags um 2 Uhr und Freitags um 5 Uhr Nachmittags an. Für eine Person war zwischen Leipzig und Eisenach 5 Gr., zwischen Eisenach und Frankfurt a. M. aber „wegen deren großen Meilen, bösen Wegen und des kostbaren Futters" 6 Gr. auf die Meile zu bezahlen. An Bagage wurde den Reisenden bis 30 Pfund freigelassen.

dreimalige Fahrpost von Leipzig über Holzweißig nach Dessau und Zerbst, sowie eine wöchentlich zweimalige von Wittenberg nach Zerbst, wo sie auf die Magdeburgischen Posten influirten. Die Posten von Leipzig nach Halle wurden um zwei (aus Leipzig Sonntags und Mittwochs) vermehrt. — Zu Ende des Jahres 1698 wurde auch eine churfürstl. sächs. Post-Tax-Ordnung für Briefe, Passagiere, Kaufmannswaaren, baares Geld, Gold und Pretiosen gedruckt und publicirt, und zu Ostern ein Verzeichniß der Ankunft und des Abgangs der Posten zu Leipzig veröffentlicht.

Unterm 2. Decbr. 1699 schloß Keese mit dem brandenburgischen General-Postamte einen Receß ab über nachfolgende Punkte: Vereinigung der beiderseitigen Posten auf den bestimmten Grenz-Stationen in Cöthen, Großkugel, Wittenberg und Zerbst; Fortdauer der brandenburgischen fahrenden Post von Halle über Merseburg und Naumburg nach Jena; Uebernahme der Weiterbeförderung der Gesandtschafts-Post zwischen Berlin und Regensburg von Seiten Sachsens, und zwar von Halle bis Bayreuth unentgeldlich. — Der König August bestätigte diesen Receß den 17. Jan. 1700, dem zugleich ein Neben-Vertrag angehängt war, wie es mit der Besorgung der von Leipzig über Quedlinburg und Halberstadt und Braunschweig nach Hamburg und Bremen gehenden Reichspost gehalten werden sollte. Von den Reichs-Postämtern wurde dies sehr ungern gesehen. Die Bemühungen des kaiserlichen Postmeisters zu Lübeck, Engelking, diesen Vertragsabschluß zu hintertreiben, blieben jedoch erfolglos. In Folge davon legten die Reichs-Postmeister zu Braunschweig und Erfurt den sächsischen Posten allerlei Hindernisse in den Weg. Keese machte aber ebenfalls wenig Umstände, und ließ in Langensalza dem kaiserlichen Postmeister, Gabriel Seebach, das kaiserliche Postschild durch Soldaten wegnehmen, was sich im Jahre 1701 wiederholte, nachdem die in Braunschweig zwischen Keese und dem Dr. Jacobi einer Seits, und den kaiserlichen Reichs-Postmeistern, von Lautensack aus Braunschweig, Engelking aus Lübeck und Hayn aus Mühlhausen anderer Seits, gepflogenen Unterredungen ohne Resultat geblieben waren. Daß Keese aber im folgenden Jahre eigenmächtig zu Mühlhausen einen sächsischen Posthalter einsetzen und ein Postschild aufhängen ließ, zog ihm, auf geschehene Beschwerde von kaiserlicher Seite, einen ernstlichen Verweis vom König Friedrich August zu. Die Posthalterei mußte wieder aufgehoben und das Postschild entfernt werden, dagegen blieb aber in Langensalza die sächsische Postanstalt unangegriffen. Der endlich zu Leipzig, wohin im December 1702 der Herr von Engelking und der Taxis'sche Secretarius Nagel behufs der Verhandlungen gekommen waren, zu Stande gekommene Haupt-Receß vom 15. Januar

1703 machte den langjährigen, mannichfachen und widerlichen gegenseitigen Neckereien ein Ende. In demselben wurde die richtige Bezahlung der oft erwähnten 200 Stück Ducaten vom Eintritt des Jahres 1703 an, sowie der vom 1. August 1696 an bis letzten December 1702 aufgelaufenen Reste von zusammen 1283⅛ Ducaten wiederum versprochen. Im Uebrigen unterblieb aber auch diesmal die Auswechselung der Ratificationen, weil in dem Tarisschen Exemplare die ungewöhnliche Clausel enthalten war: „doch mit ausdrücklichem Vorbehalte, daß Seiner Kayserlichen Majestät dadurch an Ihrem hohen Kayserlichen Post-Regale im geringsten nichts benommen seyn solle."

Im April 1700 legte Keese eine Fahrpost von Leipzig nach Cassel an und schloß hierüber mit dem hessischen Postamte einen besonderen Vergleich; etablirte eine Fahrpost in die Niederlausitz über Lieberose nach Sorau; die beabsichtigte Ausdehnung derselben bis nach Frankfurt a. d. O. mußte unterbleiben, da letzteren Orts dem sächsischen Postillon die Einfahrt bei 100 Thlr. Strafe verboten ward. Das Dresdener Felleisen erhielt einen verbesserten Lauf in der Art, daß hierdurch die Leipziger Kaufmannschaft die Prager und Wiener Briefe um 30 Stunden früher, die Stadt Dresden aber eine directe Post nach Hamburg und Holland erhielt. Zwischen Leipzig und Wittenberg wurde zu Schwemsal ein Pferdewechsel eingerichtet, im Jahre 1703 der Dresden-Berliner Postcours über Baruth und Zossen verlegt, nach Halle (30. Octbr.) die 7. Fahrt und im J. 1704 eine wöchentlich zweimalige Fahrpost von Dresden über Großenhain nach Lübben und eine dergleichen von Leipzig über Weißenfels und Naumburg nach Erfurt angelegt. Die Einfahrt nach Erfurt wurde, ungeachtet der von dem kaiserlichen Postmeister Breitenbach erhobenen Weiterungen, behauptet. Bei der Dresdener Fahrpost etablirte Keese noch eine Station, und ließ solche seit dem 1. April 1704 in Wurzen, Kalbitz, Seerhausen und Meißen die Pferde wechseln und errichtete eine Reitpost über Greußen und Sondershausen nach Nordhausen. Wegen der Beförderung der Correspondenz über Saalfeld und Coburg wurden Vorkehrungen getroffen; die sehr weitläuftigen, zwischen dem Magistrat zu Nürnberg und dem General-Reichs-Postmeister wegen der vom letzteren im Jahre 1702 von Nürnberg über Coburg nach Leipzig neu angelegten Post-Calesche entstandenen Streitigkeiten gehören jedoch in die allgemeine deutsche Postgeschichte und müssen deshalb hier übergangen werden. Noch zu erwähnen ist, daß den 22. Juli 1704 mit dem Hofe zu Weißenfels, wegen Bestellung der fürstlichen Correspondenz, ein Jahrgeld bedungen wurde, und daß die Verhinderung der zu dieser Zeit in Leipzig häufig vorgekommenen Sammlung der italienischen Briefe und deren Zusammencouvertirung, im Vereine mit dem

kaiserlichen Postamte zu Nürnberg, ein Hauptgegenstand der Ueberwachung für Keese war. Um dieselbe Zeit gab auch der Hofrath Evers den bekannten „churſächsischen Postcours, in welchem enthalten, wie alle reitende und fahrende Posten, sowohl in der berühmten Handelsstadt Leipzig, als auch anderer Orten dieser sächsischen Lande, jetzo ankommen und abgehen; nebst Anzeigung des Weges, den jedwede Post nimmt, derer Meilen, wie weit eine Station von der andern entlegen, derer Tage und Stunden, wenn sothane Posten ein- und wieder ablaufen sollen, imgleichen der Zeit, wie viel zu einer jeden zu Absolvirung ihres Curses eingeräumt, sammt Extendirung dieser Posten in die angrenzenden Reiche und Länder, mit beigefügtem Register und Postcharte. Leipzig, 1703. 4." (76 Seiten) heraus.

Nach dem am 20. September 1705 erfolgten Tode Keese's trat sein ihm schon vorher adjungirter Sohn, Johann Jacob Keese der Jüngere, in die Ober-Postmeisterstelle ein, der kurz zuvor Leipziger Rathsherr geworden war und später den Titel eines königlichen Hofraths erhielt.

Seine Amtsführung war mit vielen Unruhen verknüpft, wie es denn auch schon sein Antritt war. Kaum waren die durch das Eindringen der Schweden ins Land im J. 1706 verursachten Störungen im Postwesen glücklich beseitigt, so fand er in der Person des Kammerraths Michael Nehmitz einen Mitbewerber um das Postdirectorium. Wenigstens ging dessen Absicht dahin, wie man annimmt, von Keese'n eine jährliche Pension oder ein Abstandsquantum zu erhaschen. Diese Operationen wußte aber Keese mit Erfolg zu hintertreiben.

Gleich seinem verdienstvollen Vater war Keese auf die Vervollkommnung des Postwesens im Inlande sowol, als in seinen Beziehungen zum Auslande mit Eifer bedacht. Er legte die sogenannte Küchenkutsche zwischen Dresden und Leipzig an (ging im Anfange wöchentlich nur 1mal, seit 1711 aber 2mal), suchte die kaiserlichen Postämter zu bewegen, ihm zwei Stationen von Gotha und Langensalza bis Mühlhausen bei der Reitpost zwischen Hamburg und Nürnberg abzutreten, schloß am 14. Juni 1707 einen Vergleich mit dem kaiserlichen, gräflich Paarischen Postmeister Widemann zu Eger wegen der Correspondenz nach Carlsbad und legte eine Reitpost (1708) von Chemnitz über Hartenstein, Stolberg, Schneeberg und Johann Georgenstadt nach Carlsbad an. Im J. 1707 kaufte er von der Gräfin von Cosel das in der Pirnaschen Straße zu Dresden gelegene Starkische Haus für 16,000 Thlr. und richtete solches zu einem Posthause ein.

Im Jahre 1708 wurde von Keese'n eine Reitpost von Saalfeld über Königsee und Ilmenau nach Schleusingen, von Altenburg nach Gera über Zeitz, eine Fahrpost von Wittenberg nach

Jüterbogk, Dahme und Luckau, und zwischen Tennstädt und Gotha eingerichtet und veränderte die Leipzig-Nossener Post.

Im Jahre 1709 wurde die Veranstaltung getroffen, daß bei der Breslauer Fahrpost zur Winterszeit das Felleisen von Königsbrück aus nach Leipzig voraus befördert wurde. Die Einrichtung der wöchentlich zweimaligen Fahrpost von Dresden über Königsbrück, Hoyerswerda, Spremberg und Forsta nach Guben erfolgte im Januar. Keese etablirte ein Feld-Postamt in Polen, wohin der Postsecretair Schuster als Feld-Postmeister, nebst den nöthigen Postillonen mit Schiff und Geschirr abgeschickt wurde, und richtete auch eine Postkutsche über Weißenfels und Naumburg nach Jena und von da weiter nach Eisenach ein.

In der Neujahrsmesse 1710 hielt Keese in Leipzig mit dem preußischen General-Postmeister eine Conferenz in Postsachen, ordnete ein Feld-Postamt in Pommern an und sendete dahin als Feld-Postmeister den später wieder zu erwähnenden Postsecretair Eschert. Auch brachte er es im Monat März dahin, daß die von Halle über Merseburg und Naumburg nach Jena gehende Post an Sachsen abgetreten ward. Durch einen Vergleich vom 15. April sind die noch immer schwebenden Differenzen mit den preußischen Postmeistern zu Quedlinburg völlig beigelegt worden.

Im Monat April 1711 legte Keese eine nur von kurzer Dauer gewesene Postkutsche von Dresden nach Zittau an, verlegte die Station Holzweißig, auf dem Course nach Dessau, nach Delitzsch, legte eine Postkutsche von Leipzig über Chemnitz, Marienberg und Commotau nach Prag, und eine Fahrpost von Wittenberg über Schmiedeberg und Torgau nach Coßdorf an. Bei der Coburger Post fand ein neuer Pferdewechsel in Mittel-Pöllnitz statt. Die Felleisen nach Dresden und nach Frankfurt a. M., die seither zugleich mit den Fahrposten abgesendet wurden, erhielten nun eine separate Beförderung. Endlich legte Keese noch eine Reitpost durch Thüringen nach Cassel und Holland an. Diese Aufzählung wird hinlänglich beweisen, mit welcher Energie derselbe die Ausbildung des sächsischen Postwesens betrieb.

Dies hatte aber zur Folge, daß Keese wegen der großen Vortheile, die er durch die vervielfältigten Postverbindungen aus dem Postwesen zu ziehen wußte, die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich zog, und ihm bereits vier Jahre nach seinem Amtsantritte der obenerwähnte Wiederkauf und die Direction durch eine besonders dazu niedergesetzte Commission am 10. April 1709 aufgekündigt wurde. Doch war diese Aufkündigung von keinen weiteren Folgen begleitet. Der Postsecretair Eschert mußte aber auf königlichen Befehl ein genaues Verzeichniß der jährlichen Erträgnisse des Postwesens an das Kammer-Collegium einsenden, in dessen Folge Keese'n der Wiederkauf am 28. Mai 1710 wiederholt aufgekün-

digt wurde. Den gefährlichsten Gegner zog sich Keese aber durch eigene Schuld in der Person seines ersten und brauchbarsten Dieners, des bisherigen Ober-Postverwalters Leonhardi, zu. Leonhardi war ihm mißliebig und verdächtig geworden; schon mißtrauisch gegen ihn, ließ sich Keese durch Bosheit und Verläumdung fremder Leute noch mehr wider Leonhardi aufbringen und er ließ denselben im J. 1711 in gefängliche Haft und in Untersuchung ziehen. Die Gründe zu diesem auffälligen Verfahren sind nicht völlig aufgeklärt, doch darf man es als gewiß annehmen, daß eine Veruntreuung hier nicht vorlag. Königliche Protection brachte den Postsecretair Eschert an Leonhardi's Stelle. Keese war wider Leonhardi auf das höchste erbost, umsonst war die Fürsprache vieler seiner Freunde, die ihm dessen Loslassung anriethen, und setzte mit Eifer den angefangenen Proceß fort. Leonhardi war dagegen auf eigene Mittel auf seine Rettung und Beseitigung der Untersuchung bedacht, arbeitete in seiner Verstrickung ein Project zur Reluition des Postwesens aus, wobei zugleich ein fiscalischer Proceß gegen die gesammten Erben des alten Keese anhängig gemacht wurde, und hierdurch erwirkte Leonhardi wenigstens so viel, daß er durch einen besonderen Befehl des Königs aus seiner Haft entlassen wurde. Nur nach vielen Bemühungen gelang es Keese'n, diesem vom Fiscus eingeleiteten Proceß durch einen Vergleich zu entgehen, in welchem er für sich und seine Miterben statt der Wiederkaufssumme von 2 Tonnen Goldes mit einer Summe von 150,000 Thlr., in terminlichen Fristen zahlbar, zufrieden sein mußte. Am letzten Juni 1712 legte Keese seine Ober-Postmeisterstelle nieder; erhielt jedoch vom König eine Anerkennung seiner guten Administration des Postwesens und das Prädicat eines Hofraths.

Es ist hier noch nachzutragen, daß unter Keese'n die Spruchcollegien der sächsischen Lande durch den Befehl vom 20. Febr. 1711 (Cod. Aug. T. II. S. 1039) angewiesen wurden, sich bei Abfassung der Erkenntnisse nach den Postverordnungen und Edicten zu richten, und daß durch einen unterm 21. August 1711 (a. a. O. S. 1042) ertheilten Befehl alle das Postwesen angehende Sachen wieder lediglich unter den Geheimenrath gestellt wurden, bis durch die unterm 27. Juli 1713 erlassene Postordnung §. 1. (a. a. O. S. 1047) verordnet wurde: „daß das ganze Postwesen von dem geheimen Consilio, und hiernächst von der Rentkammer dependiren, und daher Gebot und Verbot erwartet werden soll, jedoch wenn sich Criminal- oder andere schwere Rechtsfälle ereignen, selbige von dem Kammercollegio (an dessen Stelle später das geheime Finanzcollegium trat) an die Landesregierung zu verweisen wären."

Nach dem Abgange Keese's gelangte nun das sächsische Postwesen wieder unter die Verwaltung des churfürstlichen Kammer-

collegiums, und der oftерwähnte Ober-Postverwalter Christian Leonhardi wurde mit dem Prädicate eines Geheimen Secretairs und Ober-Postcommissairs bei der neuen Verfassung der erste Director des Postwesens. Ueber seine Abstammung und Lebensverhältnisse ist uns etwas Näheres weiter nicht bekannt geworden; er wird uns nur als „ein Mann von großem Genie" geschildert. Nach Allem, was vorliegt, gehört Leonhardi zu den Männern, die durch ihre Kenntnisse, Gediegenheit und geistige Thätigkeit sich selbst eine Geltung verschaffen. Keese der Aeltere, wie es scheint gegen seinen Willen, sah sich deshalb bei der zweiten Uebernahme des Ober-Postamts im J. 1696 genöthigt, Leonhardi als seinen Ober-Postverwalter anzunehmen und diesen sich zur Seite zu stellen. Die Ausbildung und Verbesserung des Postwesens, welche dasselbe unter der obern Leitung der beiden Keese erfahren hat, wird zum größten Theile Leonhardi's Werk gewesen sein. Mißtrauen und Undank war der Lohn dafür. Mit welcher Liebe und Ausdauer sich Leonhardi seinem Berufe widmete, zeigt auch das von ihm in Folio erschienene Werk: „Scriptores et excerpta juris postarum, sive miscellanea et collectanea juris publici curiosa, de regali postarum jure. Lipsiae, ex officina Christ. Genschii, 1710," das wichtige Beiträge zum Postrechte und zur allgemeinen Postgeschichte enthält. Seine vorzüglichste Arbeit ist aber die von ihm schon früher entworfene und im Gefängnisse vollendete Postordnung vom 27. Juli 1713, die noch heute die Grundlage der bestehenden Postverfassung bildet. Unter ihm wurde auch zu Ende des Jahres 1712 das bisher neben der Wage an der Ecke („an der Cathar-Strassen am Markte," Vogel S. 1057) befindlich gewesene Ober-Postamt zu Leipzig in das Amthaus[7]) auf der Klostergasse verlegt, wo es bis zum 14. Octbr. 1838 verblieb.

Angelangt bis zu dem Zeitpunkte, wo das Grundgesetz der heutigen Postverfassung gegeben wurde, werden wir uns nun zunächst mit derselben selbst beschäftigen und die Gegenwart des sächsischen Postwesens oder wie es ist nach den vorhandenen amtlichen Quellen getreu und systematisch darzustellen suchen. Der zweite Theil der Postgeschichte, der Vergangenheit des Postwesens oder des „Wie es in Sachsen war und wurde," wird dann später nachfolgen. Ob auch die Zukunft des sächsischen Postwesens, des „Wie es sein sollte," oder die Reformfrage, als dritter Gegenstand einer Untersuchung dann zu unterwerfen sein wird:

---

7) Die Renterei oder das Amthaus wurde im J. 1534 (Vogel, S. 107), nach andern Angaben im J. 1554 (a. a. O. S. 200) durch den Bürgermeister und Architecten Hieronymus Lotter, erbaut und im J. 1624 gegen den Thomas-Kirchhof zu noch „mit dreyen Gemachen" erweitert. Unmittelbar vor der Verlegung der Post in dasselbe waren daselbst „aus unterschiedlichen Gewölben anständige und bequeme Zimmer zugerichtet worden." (Vogel, S. 1057.)

das wird dagegen von den inzwischen eingetretenen Verhältnissen, von dem was die Wehen der Gegenwart zu Tage bringen, abhängen.

---

2. Ueber das Postwesen des Königreichs Norwegen.

(Fortsetzung zu S. 411.)

Beilage No. 13.

Ueber die Portotaxen in einigen fremden Ländern.

Das britische Unterhaus faßte am 12. Juli 1837 folgenden Beschluß:

„Daß als richtig angesehen werden müsse, das Briefporto auf eine unveränderliche Taxe von 1 Penny zu ermäßigen, welche bezahlt werde für jeden Brief von dem Gewichte, welches durch ein Gesetz näher zu bestimmen sei, imgleichen, daß die Portofreiheit der Parlamentsmitglieder aufgehoben, und daß die öffentliche Portofreiheit durch Verordnungen genau bestimmt werde, wobei zugleich das Haus erkläre, daß es bereit sei, das Deficit zu erstatten, welches bei dieser Veränderung in den Taxen etwa in der Staatseinnahme möchte herbeigeführt werden."

Demgemäß fertigte das Parlament in derselben Session eine Acte aus, welche die Schatzkammer ermächtigte, die bestehenden Briefportosätze zu reduciren und zu verändern, ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf welche Briefe mit den Posten versendet würden, sodaß also das Porto allein nach dem Gewicht zu bestimmen sei, ferner die nöthigen Veranstaltungen zu treffen, daß die Correspondenten in den Stand gesetzt werden könnten, durch Ankauf öffentlicher Stempel oder gestempelter Couverte das Briefporto vorauszubezahlen, sowie endlich die den Parlamentsmitgliedern zustehende Portofreiheit aufzuheben.

In Gemäßheit dieser Vollmacht bestimmte nachher die Schatzkammer durch ein Reglement, daß alle inländischen Briefe, ohne Rücksicht auf Inhalt und Beförderungsstrecke, wenn sie bei der Aufgabe frankirt würden und wenn sie nicht über ½ Unze (ungefähr 1 Loth) wögen, 1 Penny (2 norwegische Schilling) bezahlen sollten, über ½ Unze bis 1 Unze, 2 Pence, über 1 Unze bis 2 Unzen 4 Pence u. s. w., 2 Pence für jede Unze bis zu 16 Unzen, über welches Gewicht kein Packet auf der englischen Briefpost angenommen wird mit gewissen Ausnahmen, worunter gehören Petitionen an das Parlament und Adressen an Ihre Majestät, sowie auch Briefe oder Packete an oder von Regierungs-Collegien, oder

an und von gewiſſen Beamten. Ferner wurde angeordnet, daß alle Briefe, die nicht bezahlt würden bei der Aufgabe, das Doppelte der erwähnten Sätze erlegen ſollten, und daß die den Parlamentsmitgliedern und öffentlichen Autoritäten und Beamten im Allgemeinen zukommende Freicorreſpondenz aufgehoben ſein ſolle, außer daß Mitglieder des Parlaments berechtigt ſeien, Petitionen an das Parlament portofrei zu empfangen, wenn dieſelben in offenen Couverts verſendet würden und nicht über 6 Unzen wögen.

Um einen Uebergang zu dem neuen Syſtem zu bilden, wurde am 5. Decbr. 1839 vorläufig eine Vierpennytaxe eingeführt, worauf die Pennytaxe mit dem 10. Jan. 1840 in Kraft trat.

Um die Bedeutſamkeit dieſer Portoermäßigung einzuſehen, den die Acte von 1839 vorbereitete, wird hinreichen zu bemerken, daß nach der bis dahin geltenden Portotaxe das Porto eines einfachen Briefs, der nicht über $\frac{1}{4}$ Unze (ungefähr $\frac{1}{2}$ Loth) wog, betrug für eine Diſtanz von nicht mehr als 15 engliſchen Meilen (d. h. nicht über 2 norwegiſche) 4 Pence (9 norw. Schilling),

	norw.			norw.			norw.
über 15	(3)	aber nicht über	20	($4\frac{2}{7}$)	Meilen	5 Pence	(12 ß.)
" 20	($4\frac{2}{7}$)	" " "	30	(7)	"	6 "	(14 ")
" 30	(7)	" " "	50	($11\frac{1}{2}$)	"	7 "	(16 ")
" 50	($11\frac{1}{2}$)	" " "	80	(17)	"	8 "	(19 ")
" 80	(17)	" " "	120	($24\frac{2}{7}$)	"	9 "	(21 ")
" 120	($24\frac{2}{7}$)	" " "	170	(33)	"	10 "	(23 ")
" 170	(33)	" " "	230	(43)	"	11 "	(26 ")
" 230	(43)	" " "	300	(57)	"	1 ß. — "	(28 ")
" 300	(57)	" " "	400	($71\frac{1}{2}$)	"	1 " 1 "	(30 ")
" 400	($71\frac{1}{2}$)	" " "	500		"	1 " 2 "	(33 ")

und ſo fort 1 Penny für den einfachen Brief mehr auf je 100 engliſche Meilen, wozu noch kam, daß das Porto auch nach der Beſchaffenheit der Briefeinſchlüſſe variirte. Mit dieſer Reform in dem engliſchen Poſtweſen ſteht ein Name in Verbindung, Rowland Hill, der unter allen den Verhandlungen, die der Parlamentsacte vorausgingen, und unter den Discuſſionen, die ſie ſpäter veranlaßte, eine ſo bedeutende Rolle ſpielt, daß ſeine Wirkſamkeit in dieſer Richtung näher muß in Betracht gezogen werden. Frappirt von der Thatſache, daß die Intraden des engliſchen Poſtweſens in einem Zeitraume von 20 Jahren ſich ungefähr auf demſelben Standpunkte gehalten hatten (in einer Mittelzahl jährlich 1,600,000 £), während die übrigen Einkünfte des britiſchen Staats unter dem ſteigenden Zuwachs des National-Wohlſtandes bedeutend vermehrt waren, und durchdrungen von der Ueberzeugung, daß die in Großbritannien beſtehenden hohen Taxen für die Briefbeförderung nicht allein der Civiliſation und Aufklärung, ſondern auch der Förderung der materiellen Intereſſen große Hinder-

niſſe in den Weg legen und daher in jedem Betracht indirect ſchädlich auf die Landesfinanzen einwirkten, gab er im Jahr 1837 eine Broſchüre heraus, welche im Weſentlichen den Plan enthielt, der ſpäter zum Geſetz gemacht wurde und der oben dargelegt worden iſt. Zufolge der von ihm angeſtellten Berechnungen belief ſich der Unterſchied in den wirklichen Unkoſten der Beförderung, ſie möge ſich auf eine weite oder kurze Entfernung erſtrecken, bei einem jeden einzelnen Briefe auf eine ſo unbedeutende Bruchzahl, daß dieſe unter der geringſten britiſchen Münze ſtand, und da auf der andern Seite die mit dem Poſtweſen verbundenen Adminiſtrations-Ausgaben dieſelben ſind, ein Brief möge auf kurze oder lange Diſtanz verſendet werden, weil ſeine Behandlung in beiden Fällen der Adminiſtration gleiche Mühwaltung verurſacht, ſo ſchloß er daraus, daß die beſtehende Scala auf ein unrichtiges Syſtem gebauet ſei und durch ein für alle Abſtände gleich beſtimmtes unveränderliches Porto müſſe erſetzt werden. Da er zugleich für außerordentlich wichtig hielt, daß das Publikum zur Vorausbezahlung des Porto vermocht werde, womit ſich eine große Erleichterung in der Poſtbehandlung der Briefe erreichen ließ, ſo ſchlug er die Einführung öffentlicher Stempel oder geſtempelter Couverte vor, mit welchen das Porto könne bezahlt werden, eine Einrichtung, welche zu der Einführung eines einförmigen Portoſatzes hinleitete, weil die Unbequemlichkeit bei dem Gebrauch von Stempeln, wenn das Porto nach der Entfernung variirte, in die Augen fallen mußte. Damit indeß das neue Syſtem eine wirkliche Erleichterung gewähre, ſo daß die unerlaubte Briefbeförderung aufhöre und damit die Brieffrankirung allgemein beliebt werde, beantragte er, daß das unveränderliche Porto auf den geringen Satz von 1 Penny beſtimmt werde. Ungeachtet einleuchtend war, daß eine Brieftaxe dieſes Betrages die Anzahl der Briefe in hohem Grade vermehren müßte, erkannte er doch an, daß die vorgeſchlagene außerordentliche Ermäßigung, wonach das Mittelporto 8½ oder 9 Pence ſo ſtark ſich vermindere, wenigſtens für eine Zeit einen Verluſt für die Staatscaſſe herbeiführen werde. Nach der von ihm angeſtellten Berechnung ſollte allerdings die vermehrte Correſpondenz innerhalb einer Zeit, die er nicht näher angab, indem ſie auf das Fünffache ſtiege, denſelben Brutto-Ertrag abwerfen, wie er im Jahr 1837 geweſen war; aber er war der Meinung, daß die erwartete Vermehrung der Correſpondenz eine Mehrausgabe an Adminiſtrations-Unkoſten zu einem jährlichen Belaufe von 300,000 £ nach ſich ziehen werde, woraus alſo folge, daß der Netto-Ertrag, der zuvor 1,600,000 £ war, wenigſtens für eine Zeit auf 1,300,000 £ jährlich herabſinken werde, welches Deficit aber nach ſeiner Meinung werde ausgefüllt werden durch vermehrte Ausbeute in andern Einnahmezweigen nach Maaßgabe

des Aufschwungs, den die Gewerbe bei der erleichterten Communication nehmen würden. Obgleich Hill bei seinem Vorschlage zu einer Postreform deren directen finanziellen Einfluß nicht als die Seite hervorhob, von der sich die Reform besonders empfehlen möchte, sondern weit mehr Gewicht darauf legte, daß die Rücksicht auf des Volks intellectuellen Drang, auf leichte Ideen-Auswechslung, auf die indirecte Finanzquelle, welche eine billige Portotaxe bei erleichterter Communication und Gewerbsthätigkeit geben könne, eine Verminderung der Kosten für die Briefbeförderung fordere; so fand er doch sehr wahrscheinlich, daß das Pennyporto auch direct eine reichlichere Netto-Ausbeute geben könne, als die bestehenden Taxen. Er stützte sich in dieser Hinsicht auf die in England gemachte Erfahrung an den Resultaten der Zollermäßigung bei mehren wichtigen Consumtionsartikeln, welche, nachdem die darauf ruhenden hohen Abgaben waren ermäßigt worden, nicht nur denselben Ertrag in die Zollcasse lieferten, wie zuvor, sondern sogar einen viel größeren. So wurde der Zoll auf Kaffee 1825 um 50 Procent herabgesetzt, noch nicht 4 Jahre nachher hatten sich die Intraden von dieser Waare dem vorigen Standpunkte genähert, und 1840 war die Einnahme das Doppelte von derjenigen, welche man unter den höheren Zollsätzen erhielt.

Fragt man, welche Resultate die englische Postreform geliefert habe, und welche von den Erwartungen, die Hill angeregt hatte, in Erfüllung gegangen seien; so muß bemerkt werden, daß nach den vorhandenen Actenstücken nicht möglich ist, hierauf eine bestimmte Antwort zu geben, weil Nutzen und Zeitgemäßheit der Reform nach den zugänglichen Nachweisungen so in Zweifel und Uneinigkeit befangen sind, daß man selbst in England darüber noch nicht ins Reine gekommen zu sein scheint. Nachdem Rowland Hill im September 1839 unter Lord Melbournes Ministerium in der Schatzkammer angestellt worden war, um als Referent in Postangelegenheiten zu fungiren, welche von der Finanzverwaltung ressortiren, und er sowol unter dem Whig-Ministerium, als unter der darauf 1841 folgenden conservativen Regierung bei mehren Veranlassungen mit der General-Postdirection in Collision gerathen war, wurde er im Septbr. 1842 aus seiner Anstellung in der Schatzkammer entlassen. Er reichte darauf in der Parlamentssession von 1843 eine Petition ein, worin er darum anhielt, daß das Unterhaus eine Untersuchung veranstalte über den Zustand des Postwesens, um demgemäß Verhaltungsregeln zu treffen zur vollständigen Durchführung seines Plans und zur Verwirklichung dessen, was in dieser Angelegenheit als bestimmte Ansicht der gesetzgebenden Macht angesehen werden müsse. Auf diese Veranlassung setzte das Unterhaus eine Committee nieder, von welcher, außer Hill, auch mehre Beamte der General-Postdirection abgehört

wurden. Zu der Zeit, da dieſe Committee in Thätigkeit war, ergab das Pennyporto folgende Reſultate: Die Briefzahl, welche vor Einführung des Pennyporto, oder im Jahr 1839, zu 80 Millionen angegeben war und die nach Hills Berechnung in Folge der Reduction auf das Fünffache ſteigen ſollte, ergab ſich im Jahr 1842 auf 204,500,000 Stück, ſo daß alſo die Vermehrung, numeriſch betrachtet, nur das Verhältniß von 1 zu 2½ ausmachte. Die Einkünfte ergaben ſich im Vergleich mit der verlaufenen Zeit ſo, daß während die Brutto-Einnahme für den Zeitraum vom 5. Januar 1838 bis zum 5. Januar 1839 . . . . 2,346,278 £
und die Ausgabe . . . . . 686,768 "

der Netto-Ertrag 1,659,510 £

betrug, war die Brutto-Einnahme in der Periode vom 5. Januar 1842 bis 5. Januar 1843 . . . . . 1,578,145 £
und die Ausgabe . . . . . 977,504 "

der Netto-Ertrag 600,641 £.,

woraus ſich ein verminderter Netto-Ertrag von 1 Million £ darſtellte. Bei dieſen Zahlenangaben iſt inzwiſchen nicht zu überſehen, daß wenn man einen früheren Zuſtand mit dem jetzigen zuſammenſtellt, und nach dieſer Zuſammenſtellung die Wirkung einer in der Zwiſchenzeit eingeführten Verhaltsregel abmeſſen will, der Einfluß einer ſolchen Veranſtaltung natürlicherweiſe nicht vollkommen rein ſich zeigt, ſondern daß ihre Wirkſamkeit modificirt wird von dem natürlichen Gange der Dinge oder von dem, was unter allen Umſtänden hätte eintreffen müſſen. Es mußte alſo zugegeben werden, daß ſchon vor der Annahme des Pennyporto ſich jährlich ein Steigen in der Briefzahl bemerken ließ, ſelbſt unter den beſtehenden hohen Taxen, welches Steigen ohne Zweifel fortgedauert hätte, ſelbſt wenn das Pennyporto nie wäre eingeführt worden. Hieraus folgte wieder, daß die oben angeführte Briefzahl nicht ausſchließlich dem neuen Syſtem könne zugeſchrieben werden. Es bleibt ferner ausgemacht, daß dieſes Syſtem ſich keine Verdienſte zuſchreiben darf wegen des Briefzuwachſes, der ſich von der Correſpondenz der Parlamentsmitglieder und der öffentlichen Autoritäten ergiebt, welche früher im Allgemeinen mit den Poſten frei verſendet wurde, aber nach der ſpäter eingetretenen Veränderung Porto bezahlt, während der weſentliche Vortheil des Syſtems nur darin beſteht, Briefe zu den Poſten herbeizuziehen, die ſonſt auf andern Wegen verſendet wurden. Aus dieſer Bemerkung folgt ferner, daß, nachdem ſeit Einführung des Pennyporto ſämmtliche Regierungs-Departements Porto zahlen, während dieſe Verpflichtung früher nur einzelnen oblag, man die von dieſen Behörden bezahlten Portogelder nicht als wirkliche Einnahme für die Staatscaſſe betrachten kann, ſondern von dem oben angeführten Netto-

Belauf abziehen muß. In dem Zeitraume vom 5. Januar 1838 bis zum 5. Januar 1839 betrug das Porto der Regierungscorrespondenz 45,156 £, folglich bleibt als reine Ausbeute für die Staatscasse vom Postwesen in jenem Jahre . . 1,614,354 £.
Vom 5. Januar 1842 bis 5. Januar 1843 war das der Regierung zur Last stehende Porto 122,161 £, so daß also als reiner Netto-Belauf vom Postwesen in jenem Jahre nur bleibt . . . . . 478,480 =

also Deficit: 1,135,874 £.

In den Discussionen, welche vor der erwähnten Parlaments-Committee im Jahr 1843 geführt wurden, hatte Rowland Hill zwar nicht in Abrede gestellt, daß das finanzielle Resultat der Reform, an welcher er einen wesentlichen Antheil genommen hatte, ein weit geringeres sei, als er vorausgesetzt habe, aber er hatte damit nicht zugegeben, daß der von ihm entworfene Plan die Schuld dieses mißlichen Ausfalles trage. Er hatte in dieser Hinsicht zuvörderst sich darauf berufen, daß seine Reform nur theilweis und nicht in ihrer ganzen Ausdehnung sei ausgeführt worden, und daß in der Zeit, wo er in der Schatzkammer angestellt gewesen, all sein Streben, das zu erreichen, was als Ziel der Acte von 1839 angesehen werden müsse, gescheitert sei an dem Widerstande der oberen Postbeamten, welche, verstrickt in eine mißverstandene und dem neuen Plane offenbar ungünstige Routine, bei jeder Gelegenheit seine Wirksamkeit gehemmt hätten. Er führte unter anderen an, daß sein System nicht blos in einer einförmigen und niedrigen Taxe nach dem Gewichte bestehe, sondern daß dasselbe auch zugleich darauf ausgehe, Schnelligkeit in der Auslieferung der Briefe, größere Leichtigkeit in deren Beförderung und Vereinfachung der Verwaltung überhaupt zu fördern, um damit die Administrationskosten zu vermindern. So lange nur der eine Theil des Plans, die Reducirung der Taxen, vollständig durchgeführt sei, könne man nach seiner Meinung kein Gewicht auf den Umstand legen, daß das Pennyporto nicht die erwartete Einnahme für die Staatscasse geliefert habe. Unter den Verbesserungen, die er öfters zur Sprache gebracht habe, die aber entweder gar nicht, oder nur theilweis seien ausgeführt worden, hatte er hervorgehoben eine häufigere Auslieferung der Briefe in dem Postbezirke von London und anderer großen Städte, sammt einer Vermehrung der Postcomtoire und einen öfteren Postengang in den Landdistricten von England und Wales, indem er beharrlich auf dem Princip fußte, daß die möglich größeste Leichtigkeit und Schnelligkeit in der Briefbeförderung, außer manchen andern Vortheilen, die sie mit sich führe, nothwendig über kurz oder lang auch in finanziellem Betracht einträglich werden müsse. Er hatte sich ferner darauf

berufen, daß das bedeutende Steigen der Postausgaben, welches nach der Einführung des Pennyporto stattgefunden habe, nicht ausschließlich der neuen Veranstaltung dürfe zugeschrieben werden, sondern daß es zum großen Theil seinen Grund in Umständen habe, welche eingetroffen sein würden, wenn auch das Pennyporto nie zu Stande gekommen wäre. Als Beweis dafür hatte er unter Anderem angeführt, die Erweiterung der Eisenbahnverbindungen, die in der letzten Zeit in einer so großen Ausdehnung stattgefunden, habe zur Vermehrung der Transportkosten der Briefe ohne Rücksicht auf deren vermehrte Anzahl viel beigetragen, was außer andern Gründen auch von dem Umstande herrühren soll, daß, während die Briefe mit Landkutschen (mail-coaches) befördert wurden, diese frei von Weggeld waren, was denn wieder zur Folge hatte, daß viele Privatunternehmer sich herbeiließen, die Briefpost entweder unentgeldlich oder für eine verhältnißmäßig geringe Bezahlung zu befördern, um auf solche Weise jenen Vortheil zu erlangen. Allein dieses Verhältniß sei gänzlich verändert bei der erweiterten Eisenbahnbeförderung, denn für den Brieftransport auf Eisenbahnen müsse das Postwesen jetzt die vollständige Vergütung erlegen. Hierzu komme ferner, daß auf mehren Wegen, wo die Landkutschen noch im Gange seien, und wo die Briefe des Postwesens auf gewissen Stationen noch befördert werden müßten, das Fuhrwesen in Folge der Eisenbahnen so abgenommen habe, und die Concurrenz unter den Fuhrleuten so vermindert sei, daß die Beförderung auf solchen Routen weit mehr Unkosten verursache, als in älteren Zeiten. So wären z. B. die Ausgaben im Jahr 1839 um 70,000 £ größer als 1838, und diese Erhöhung stehe in keiner Verbindung mit der erst später eingeführten Portoreduction. Rowland Hill hatte weiter darüber geklagt, daß man angefangen habe, auf Conto des Postwesens Ausgaben zu übertragen, mit denen dasselbe nur zum Theil dürfe belastet werden. Dazu rechnete er die Ausgaben für Dampfpacketbootfahrten nach mehren englischen Colonien und nach Irland, — Veranstaltungen, die jährlich ein großes Deficit ergäben, die aber nicht allein, oder nicht hauptsächlich für das Postwesen getroffen seien, sondern zur Förderung politischer Zwecke, die das Postwesen ganz und gar nichts angingen. Die westindische Dampfpacketbootfahrt, begonnen nach dem Jahr 1839, sei in Gang gesetzt mit einem Kostenbelauf von 240,000 £, wiewol die Einkünfte von der Briefbeförderung nur zwischen 40,000 und 50,000 £ betrügen. Ferner hatte Hill angeführt, daß alle die Vorschläge, welche er während seiner Anstellung in der Schatzkammer zur Einführung einer sparsamern Verwaltung im Postwesen gemacht habe, unberücksichtigt gelassen seien, in welcher Hinsicht er unter Anderem berührte die allzu großen Besoldungen verschiedener Personen im Postdienste,

den gar zu bedeutenden Raum, den die Administration bei Beförderungen auf der Eisenbahn benutze, sowie die oft unnöthige Anwendung von Extrazügen u. dergl. Er hatte die Ersparungen, welche durch Annahme seiner Anträge in den erwähnten und andern Rücksichten hätten erreicht werden können, auf 246,000 £ jährlich angeschlagen. Er hatte ferner bemerklich gemacht, daß die Postreform zu der Zeit, wo er seine Aufklärung der Committee abgab, zum größten Theil nur in einer Periode gewirkt habe, wo Handel und Gewerbe des Landes sich in einem äußerst gedrückten Zustande befunden hätten, dessen Einfluß in den Finanzen des Staats ein Deficit hervorgebracht habe, so daß es nicht überraschen könne, wenn auch die Postintraden nicht die erwartete Ausbeute abgeworfen hätten. Er hatte im Uebrigen noch hervorgehoben, daß man, wie das finanzielle Resultat des Plans auch möge beurtheilt werden, doch nicht die großen moralischen und socialen Wirkungen vergessen dürfe, welche eine erleichterte Briefbeförderung mit sich führen müsse, indem diese eins der wichtigsten Mittel sei, den intellectuellen Drang zu befriedigen, der sich im Volke rühre, und dieses auf eine höhere Stufe der Cultur zu heben durch die Leichtigkeit des Ideenaustausches, welcher dadurch befördert werde. Er hatte zugleich als unbestreitbares Verdienst des neuen Systems bezeichnet, daß die ungesetzliche Briefbeförderung, welche früher in einem so hohen Grade stattgefunden, beinahe aufgehört habe, und wenn sie etwa zur Zeit noch fortdaure, so geschehe dies nicht, um das Porto zu sparen, sondern nur zur Erreichung einer schleunigeren Beförderung als die unvollkommenen Einrichtungen des Postwesens gewährten.

Die Gegner des Hillschen Systems haben, insofern Rowland Hill bei Darlegung seines Plans an der Meinung festhielt, daß das Interesse der Staatscasse bei Einrichtung und Verwaltung des Postwesens keine überwiegende Berücksichtigung erhalten dürfe, haben dagegen vorgebracht, daß allerdings jede Abgabe verwerflich sei, wenn sie, wie dies namentlich mit dem früher in England bestandenen Postporto der Fall gewesen, über ihre richtige Grenze hinaus erhöhet würde, daß aber doch, weil der Staatsschatz denn doch seine Einnahme irgendwoher nehmen müsse, nicht einzusehen sei, warum eine Abgabe von einem Briefe im Princip mehr verwerflich sei, als eine Steuer von dem Papier, worauf der Brief geschrieben werde. Man hat ferner angeführt, daß der Grundsatz, von welchem Hill ausgegangen sei, daß eine Ermäßigung des Porto nothwendig eine ungefähr ausgleichende Vermehrung der Correspondenz hervorbringe, nur mit manchen Modificationen könne angenommen werden. Daraus, daß das Porto vermindert werde, folge nicht, daß die Veranlassungen, Briefe zu schreiben, sich vermehrten. Die Ausdehnung der Correspondenz hänge mehr

von dem Capitalbesitz eines Landes und der Entwickelung und Beschaffenheit seines Gewerbfleißes ab, als von den Briefportosätzen. Für die Ansicht, daß die Vermehrung der Briefzahl nicht immer im Verhältniß zu den Taxreductionen stehe, hat man sich auch darauf berufen, daß, während die Anzahl der Briefe in dem britischen Reiche im Jahr 1839 sich zu der Anzahl von 1845 verhielt, wie 1 zu $2\frac{3}{4}$, und während das Mittelporto reducirt war von $8\frac{1}{2}$ oder 9 d. auf 1 d. oder etwas darüber, war die Anzahl der Briefe in dem Londoner Postdistrict, wo das Porto nur von 2 d. auf 1 d. herabgesetzt war, im Verhältniß von 1 zu 2 gestiegen, woraus man geschlossen hatte, daß es nicht die Reduction des Mittelporto sei, welche den größten Einfluß auf die Vermehrung der Briefzahl gehabt habe, weil diese beinahe eben so groß in dem Falle gewesen war, wo das Porto nur auf die Hälfte seines gleichzeitigen Belaufs herabgesetzt war. Insoweit als zur Vertheidigung der außerordentlichen Herabsetzung des Porto der heilsame Einfluß der Reduction auf das geistige Bedürfniß der Nation angeführt worden war, hatte man entgegnet, daß der Drang nach Mittheilung, dem damit ein Genüge geleistet werden sollte, doch vorzüglich sich zeige auf der höheren und mittleren Stufe des Volks, wo er könne zufrieden gestellt werden, mindestens für einen Theil, wenn auch das Porto sehr kostbar sei, und daß man mit einem gemäßigten Portosysteme in dieser Richtung vollkommen das Ziel erreichen könne. Als eine allgemeine Bemerkung über die Hillsche Reform wurde hierbei angeführt, daß dieselbe ohne Zweifel ihre Popularität mehr der unbilligen Höhe des älteren Porto, als ihrem eigenen Verdienste verdanke und daß, wenn das Briefporto früher nach einer graduirten Abstandsscala bestimmt worden wäre, z. B. mit 1 d. als geringste, und 6 d. als höchste Taxe, so würde die Forderung eines unveränderlichen Pennyporto nichts genutzt, und man würde eben so viel Briefe als jetzt gehabt haben nebst einer bedeutend vermehrten Einnahme. Aber nun sehe man, daß es bei dieser wie bei ähnlichen Gelegenheiten zugehe, wenn man äußersten Falls Anstand nehme, vernünftige und nothwendige Concessionen zu machen, so werde man zuletzt genöthigt, weit mehr einzuräumen als das, was Anfangs zufriedenstellend würde gewesen sein. Das ältere Porto war allzu drückend und das Geschrei nach dem unveränderlichen Porto wurde so mächtig, daß demselben nicht mehr zu widerstehen war. Das Parlament war genöthigt, es mochte wollen oder nicht, jener Maßregel seine Sanction zu geben. Aber daß die Einkünfte von dem neuen System steigen und steigen werden mit des britischen Reichs schnell wachsendem Handel, Reichthum, Aufklärung und Bevölkerung, daraus, heißt es, folge nicht, daß der neue Plan irgend ein besonderes Verdienst habe. Die Einnahme würde unter-

einem jeden vernünftigen Systeme gestiegen sein; denn alle Abgaben von allgemeinen Verbrauchsartikeln müßten, wenn man nur nicht übertreibe, unter der Erweiterung der Bevölkerung und des Capitalbesitzes wachsen.

Demjenigen, was eigentlich das Wesentliche in Hills Argumentation vor der Postcommittee ausmachte, nämlich unvollständiger Ausführung seines Plans und der daraus hervorgegangenen ungünstigen Resultate, begegneten die Beamten der General-Postdirection mit der Bemerkung, daß die Administration in Berücksichtigung der Staatscassen-Interessen nicht habe wagen mögen, alle von Hill vorgeschlagene Erleichterungen in Ausübung zu bringen, weil es ihre Ueberzeugung sei, daß man damit eine zu große Staatseinnahme ohne irgend einen entsprechenden Ersatz aufgeopfert haben würde. Sie habe sich also beharrlich Hills Vorschlag widersetzt, Postcomtoire an Plätzen zu errichten, wo dies größere Ausgaben als Einnahmen nach sich gezogen haben würde, und sie habe es bestimmt als Verwaltungsprincip erklärt, das Postwesen wie eine Einnahmequelle zu betrachten, was sie besonders für eine Nothwendigkeit in einem Lande halte, das mit so enormen Ausgaben belastet sei. Die Postadministation erklärte demnach im Jahr 1843, daß sie in 2 Jahren, also seit 1841 nur sehr wenige Reformen habe unternehmen können, da das Postwesen damals fast eine Ausgaben-, anstatt eine Einnahmequelle geworden wäre, und weil man sich nicht auf Unternehmungen habe einlassen können, wo die Ausgaben gewiß und die Einnahmen unsicher gewesen seien, während die Schatzkammer natürlicherweise den Ueberschuß anderer Einnahmezweige habe verwenden müssen, um die Ausgaben des Postwesens zu decken. Sein Vorschlag zur Errichtung mehrer Postcomtoire in den Landdistricten würde demgemäß eine Ausgabe von zusammen 70,000 £ jährlich erfordern. Diese Summe habe das Postwesen nicht zu riskiren gewagt, weil man viele Districte darunter finde, für welche die Errichtung von Postcomtoiren vorgeschlagen worden, deren Correspondenz so unbedeutend sei, daß, während man sich damit Ausgaben aufbürdete, keine entsprechenden Vortheile daraus hätten gewonnen werden können. Das Postwesen beantragte dagegen als allgemeinen Grundsatz, daß an jedem Platze, nach welchem wöchentlich 100 Briefe oder mehr einliefen, ein öffentliches Postcomtoir errichtet werde, daß dagegen die Ortschaften, wo die Briefzahl geringer sei, kein anderes Mittel haben könnten, eine regelmäßige Verbindung mit der allgemeinen Poststraße zu unterhalten, als die Herstellung einer sogenannten Garantie-Post. Hiermit wird verstanden, daß mehre zahlungsfähige Einwohner einer solchen Ortschaft durch eine mit der General-Postdirection zu treffende Uebereinkunft dem Postwesen allen Verlust garantiren, der sich aus der Herstellung einer

Post nach und von dem Orte etwa ergeben möchte. Uebrigens bemerkten die Postbeamten, daß man bei allen Calcülen über den Erfolg der Portoreform sich allein an die finanziellen Resultate als die einzigen zulässigen halten müsse, indem alle Angaben über die Briefzahl und deren Steigen nur als approximativ angesehen werden können. In der britischen Postverwaltung werden nämlich die Briefe im Allgemeinen nicht stückweis, sondern in Masse und nach dem Preise kartirt. Man hat deshalb, um sich eine Vorstellung von der Anzahl zu bilden, sie in einem gewissen Zeitraum, z. B. in einer Woche überzählen lassen und darnach die Anzahl im ganzen Jahr berechnet; wobei aber doch bemerkt worden ist, daß die Zahl, welche auf diese Weise ermittelt wird, nach aller Wahrscheinlichkeit größer ist als die wirkliche, weil man bei verschiedenen Anleitungen in Erfahrung brachte, daß die Officianten eine größere Anzahl angaben, als sie unter Behandlung gehabt hatten, weil sie ein Interesse dabei hatten, ihre Verrichtungen so mühevoll als möglich darzustellen, um desto leichter eine erhöhete Besoldung zu erhalten. In Betreff der Geldausbeute, welche das Pennyporto der Staatscasse gebracht habe, herrschte übrigens viel Streit zwischen den Postbeamten und Rowland Hill, indem jene darauf bestanden, daß wenn die Reform der Staatscasse nicht habe größeren Verlust gebracht, als die angeführte Zahl nachweise, dies nur allein dem Umstande zuzuschreiben sei, daß die Correspondenzen mit den Colonien und mit fremden Ländern eine reichliche Ausbeute geliefert haben, wogegen sie behaupteten, daß das Pennyporto nur einen Ertrag von 100,000 £ bei einem Netto-Ertrage von 600,000 £ geliefert habe. Diese Behauptung stellte Hill in Abrede, indem das Pennyporto nach seinen Berechnungen den ganzen Netto-Ertrag, oder einen sehr nahe kommenden Belauf ergebe; was jedoch in dieser Hinsicht das Richtige sei, scheine nicht können ausgemacht zu werden bei der Verfahrungsweise, nach welcher in Großbritannien die Postrechnungen geführt würden. Rowland Hill sehe sein System nicht für vollständig ausgeführt an, wofern man nicht einen Frankozwang für alle inländischen Briefe einführe, indem jeder Brief bei der Einlieferung bezahlt werde durch Stempel. Eine hierauf abzielende Verfahrungsregel würde nach seiner Meinung eine außerordentliche Einfachheit und Erleichterung in die Rechnungsführung und Briefbehandlung bringen, während er auf der andern Seite behauptete, daß das Publikum bei einer vollständigen Realisation seiner Ideen sich so gern accommodiren werde, daß über den Frankozwang keine begründete Klage werde zu fürchten sein. Er räumte inzwischen ein, daß es unter den obwaltenden Umständen bedenklich sein möchte, dies durch ein Edict durchzusetzen; dagegen rieth er, als vorläufige Veranstaltung von Wichtigkeit, die Abschaffung des Frankirens mit Geld an, so daß

die Wahl des Absenders darauf eingeschränkt werde, entweder mit dem Stempel zu frankiren, oder den Brief unbezahlt zu versenden. Er stellte hiernach als augenscheinlich dar, daß kein Bestreben gespart werden müsse, um den Gebrauch von Stempeln zu vermehren, aber er beklagte, daß die Anordnung der Administration, um das Publikum zu sichern, daß jeder Postamtsvorsteher im Stande sei, Stempel nach Verlangen zu liefern, solcher Art wäre, daß die Möglichkeit wegfalle, Vorausbezahlung mit Stempeln zwangsweise einzuführen. Die Postbeamten erwiderten jedoch hierauf, daß, wenn man auf die große Anzahl Briefe Bedacht nehme, welche ferner mit Geld frankirt werden würden, so sei zu befürchten, daß aus dem vorgeschlagenen Arrangement große Unzuträglichkeit folgen werde, gleichwie auch zu bemerken sei, daß Hill die Bedeutsamkeit der Frankirung durch Stempel übertreibe, da diese Bezahlungsweise wenigstens bei der Briefannahme keine leichtere Arbeit für die Postbedienten ergebe, weil es gleichen Zeitaufwand erfordere, den Stempel zu untersuchen und zu cassiren (um seine wiederholte Benutzung zu verhindern) als einzelne Penny einzucassiren. Man wies ferner darauf hin, daß die Frankirung der Briefe, wie große Bequemlichkeit sie in gewisser Hinsicht auch für die Verwaltung gewähren möge, doch nicht zur Sicherheit bei der Auslieferung der Briefe beitrage, indem die Postboten dadurch verleitet werden könnten, die Briefe fahrlässig zu behandeln, oder sie verloren gehen zu lassen, wenn sie keine Rechenschaft über einzuforderndes Porto zu geben hätten, und wer einen Brief empfangen habe, der ihm nicht gehöre, habe kein Interesse dabei, denselben zurückzuliefern, oder dafür zu sorgen, daß er in die rechten Hände komme. Zufolge der Nachweisungen über die gewöhnlichen Briefe, welche zwischen den Londoner Postanstalten (mit Ausschluß der Londoner Districtsbriefe oder solcher, die innerhalb der Stadt und deren Umgegend circulirten) gewechselt wurden, wurde 1839, als dem Jahre, welches demjenigen vorausging, wo das Pennyporto in Wirksamkeit trat, die Anzahl der unbezahlten Briefe auf 17,700,000 Stück, und der bezahlten auf 3,400,000, zusammen auf 21,100,000 angeschlagen; im J. 1841: 5,700,000 unbezahlte, 30,000,000 mit Geld bezahlte und 32,200,000 gestempelte, zusammen auf 67,000,000; im Jahr 1845: 6,800,000 unbezahlte, 35,200,000 bezahlte und 52,000,000 gestempelte, zusammen 94,000,000. Während also die bezahlten Briefe bei dem Londoner General-Postcomtoir im Jahr 1839 nur ungefähr 17 Procent von der Gesammtzahl ausmachten, betrugen die, welche 1841 entweder baar oder durch Stempel bezahlt wurden, beiläufig 92 Procent und im Jahr 1845 ungefähr 93 Procent. Auch ergab sich, daß die Benutzung der Stempel gestiegen war, indem 1841 wenig über 50 Procent von den bezahlten Briefen durch Stempel frankirt

worden waren, während 1845 ungefähr 60 Procent auf solche Weise bezahlt wurden.

Eine sehr bedeutende Anklage, welche die Postbeamten gegen das Hillsche System vorbrachten, und welche einen wichtigen Platz unter den Gegenständen für die Verhandlungen der Committee einnahm, war die, daß die Reform in den Correspondenzen hinsichtlich der Sendungen von Geld und andern werthvollen Gegenständen eine Unsicherheit hervorgebracht habe, welche von den Beamten der General-Postdirection mit den stärksten Ausdrücken bezeichnet wurde, und die, außer dem großen Geldverlust, dem das Publikum auf diese Weise ausgesetzt sei, auch eine Corruption unter den untergeordneten Beamten und Bediensteten bewirkt habe, worüber man vor der Committee sich mit großer Besorgniß aussprach. Wie weit indeß das Hillsche System, indem es Geldsendungen in Briefen für ein sehr billiges Porto zugänglich machte, die Schuld davon trage, ist schwierig zu bestimmen, da Rowland Hill behauptet hat, daß die Unsicherheit in erwähnter Hinsicht den fehlerhaften Einrichtungen des Postwesens müsse zugeschrieben werden. Hierüber wurden vor der Committee weitläufige Discussionen gepflogen. In Beziehung darauf mögen hier einige Erläuterungen folgen: Nach der englischen Postordnung können Gelder, wenn man für deren richtige Beförderung eine besondere Sicherheit haben will, auf zweierlei Weise versendet werden, entweder durch Anweisungen (Money-Orders), oder indem man den Brief, welcher baares Geld enthält, registriren läßt. Der, welcher die erste Versendungsweise befolgen will, zahlt auf dem Postcomtoir des Orts, von welchem das Geld soll abgesendet werden, die erforderliche Summe ein, worauf ihm das Comtoir eine Anweisung auf das am Auszahlungsorte befindliche Postcomtoir ausstellt. Für eine solche Anweisung bezahlte man vormals eine Commissionsgebühr von 6 d. für eine Summe bis zu 2 £ und von 1 sh. 6 d. für eine Summe bis zu 5 £. Ein größerer Betrag als 5 £ konnte nämlich nicht auf eine einzelne Anweisung versendet werden. Diese Gebühren wurden vom 20. November 1840 an herabgesetzt auf resp. 3 d. und 6 d. Alle Postcomtoire im Königreiche können indeß nicht Money-Orders ausstellen oder einlösen, und wer entweder wegen dieser Umständlichkeit oder aus andern Gründen Geld nicht vermittelst Anweisung versenden mag, kann, wenn er irgend einen Gegenstand von Werth der Post anvertrauet, seinen Brief registriren lassen. Die Registrirung entspricht ungefähr dem, was man in andern Ländern Recommandation nennt, und wovon unten ein Mehreres, — indem der Absender eine Bescheinigung über den Brief erhält, dieser besonders kartirt wird mit Beifügung von dem Namen des Adressaten und dessen Behandlung bei allen Personen, durch deren Hände er geht, auf diese Weise stets controllirt

wird, so daß man im Falle seines Ausbleibens immer Jemand hat, an den man sich halten kann. Das Postwesen ist indeß nicht verpflichtet, dem Reclamanten Ersatz zu leisten, wenn das, was in einen registrirten Brief eingeschlossen worden, verloren geht, weil die Registrirung nur darauf ausgeht, die richtige Ablieferung des Briefs als solchen zu sichern, aber nicht seinen Inhalt zu garantiren. Der Verlust einer Money-Order zieht dagegen keinen Geldverlust für die Correspondenten nach sich, weil eine Duplicat-Anweisung ausgestellt wird, wenn der eingetroffene Fall hinlänglich constatirt ist. Vor der Einführung des Pennyporto übernahm das Postwesen unaufgefordert die Fürsorge für Briefe, worin Geld oder werthvolle Gegenstände eingeschlossen waren, indem die Postbeamten, wenn sie wahrnahmen, daß ein Brief von der erwähnten Beschaffenheit war, denselben unentgeltlich registrirten. Unter dem Uebergange zur Pennytaxe oder während die Vierpennytaxe galt, vom 5. Decbr. 1839 bis zum 10. Januar 1840, wuchs indeß die Anzahl der zu registrirenden Briefe dermaßen, daß die Postadministration fürchtete, die Menge dieser Versendungen, welche eine complicirte Controle erforderten, möchte, sobald die Pennytaxe ihre Wirksamkeit begönne, so anwachsen, daß sie dem Postwesen unbezwinglich werde. Man hob zuvörderst alle Registrirung auf, aber da die Plünderung von Geldbriefen bei den Postcomtoiren in beunruhigender Weise anwuchs, weil jedes Gewährleistungsmittel für Versendung von baarem Gelde weggefallen war, so wurde man genöthigt, wieder auf die Registrirung zurückzukommen. Um dieselbe jedoch so viel als möglich einzuschränken und das Publikum zur Benutzung des sichernden Money-Order-Systems zu vermögen, wurde bestimmt, daß ein Brief in Zukunft nur solle registrirt werden, wenn der Aufgeber es verlange und zwar gegen eine Gebühr von 1 sh., während man die Gebühr für die Anweisungen bald nachher in dem Maaße, wie oben angeführt wurde, herabsetzte. Ungeachtet die Postadministration durch öffentliche Bekanntmachungen, durch Warnungen bei der Briefannahme und auf andere Weise das Publikum auf die große Gefahr aufmerksam zu machen suchte, womit die Versendung baaren Geldes durch die Posten verbunden sei, so nahmen diese Versendungen dennoch so überhand, und die dadurch veranlaßten Diebereien wurden so allgemein, daß diese mißlichen Umstände die größte Aufmerksamkeit erregten. Hill bemerkte zuvörderst dagegen, daß wenn die Zahl der Verlustfälle von Geldbriefen gestiegen sei, so habe sich auch die Anzahl dieser im Vergleich mit der früheren Zeit bedeutend vermehrt. Demgemäß führte er an, daß in dem Jahre, welches mit dem 30. Septbr. 1839 endigte, die Anzahl der Verlustfälle 2354, und in dem Jahre, welches mit dem 31. Decbr. 1840 endigte, 13,336 war. Hierbei muß in Betracht gezogen werden, daß die

Anzahl der Geldbriefe im Jahr 1840 verglichen mit 1839 um das Sechsfache gestiegen war, also in einem Verhältniß, das beinahe demjenigen gleich kam, in welchem die Verlustfälle sich vermehrt hatten. Hierbei führte er weiter an, daß zufolge der in den Parlamentssessionen von 1843 vorgelegten Nachweisungen, ungeachtet des großen Zuwachses an Geldversendungen, der Durchschnittsbelauf von Werthsendungen (besonders Wechseln), welche in uneingelösten Briefen sich vorfanden, seit der Portoreduction gefallen sei von ungefähr 443,000 £ jährlich auf ungefähr 298,000 £, woraus zu ersehen sei, daß unter dem älteren System Viele müßten verweigert haben, das Porto sogar für Geldbriefe zu bezahlen, weil sie den Inhalt nicht kannten. Demgemäß hob er besonders die Nothwendigkeit hervor, daß einestheils die Registrirungsgebühr auf 6 d. herabgesetzt werde, weil der hohe Satz, der jetzt zu erlegen sei, Viele abschrecke, auf diese Weise ihre Versendungen zu sichern, und daß anderntheils jedes Postcomtoir in dem vereinigten Königreiche in den Stand gesetzt werde, Geldanweisungen auszustellen und einzulösen. Im Jahr 1843 war nämlich nur die Hälfte der Postcomtoire in den Stand gesetzt, sich mit diesen Operationen zu befassen, woraus die obenerwähnte Folge entstand, daß man nicht aus jedem Orte des Landes durch Anweisungen Geld versenden konnte. Gegen den ersten dieser Vorschläge wandte jedoch das Postamt ein, daß wenn die Briefbehandlung mit der erforderlichen Schnelligkeit vor sich gehen solle, so müsse man alle Bestrebungen darauf richten, daß die zu registrirenden Briefe so sehr als möglich vermindert würden; denn wenn diese in einem bedeutenden Grade zunehmen sollten, so würde deren Behandlung, besonders bei den sogenannten forward offices (soviel man erkennen kann, Postcomtoire, wo die Briefe umkartirt werden) so mühevoll sein, daß die Beförderung der Posten darunter leiden müßte. Da die Versendung von Geld vermittelst Anweisung eine vollkommene Gewähr leiste, so habe die Postverwaltung unklug gefunden, durch eine übertriebene Herabsetzung der Registrirungsgebühr Jemand zu verleiten, daß er die sichere Beförderung von Werthbriefen durch Anweisung gegen die minder sichere der Registrirung aufgebe. Die Behauptung wegen der Folgen von einer geringen Registrirungsgebühr, für welche man jedoch keine bestimmte Erfahrung hatte anführen können, stellte Hill in Abrede, aber das angenommene Registrirungssystem war doch zu der Zeit, als die Gutachten vor der Committee abgelegt wurden, unverändert, indem die General-Postdirection, um der ausgebreiteten Dieberei der mit der Post versendeten Geldbriefe Einhalt zu thun, der Schatzkammer vorgeschlagen hatte, ein Registrirungssystem in Anwendung zu bringen, wonach jeder Brief, der einen Werthinhalt vermuthen lasse, registrirt werden solle, der Absender möge es verlangt haben oder nicht,

und daß dafür eine Gebühr von 8 Pence solle erlegt werden, die von dem Empfänger einzufordern sei und nicht von dem Absender, welcher seinen Brief dem Postwesen überliefern könne, ohne irgend eine Dazwischenkunft der Postbeamten bei der Aufgabe. Dieser Vorschlag wurde inzwischen nicht angenommen von der Schatzkammer, weil sie im Prinzip für richtiger erkannte, dieses dem Absender zu überlassen, der wisse, daß er der Post einen Brief mit Geldeswerth anvertraue, und dafür eine bestimmte Gebühr zu bezahlen habe, als dieselbe von dem Empfänger zu verlangen, dem der Inhalt des Briefs unbekannt sei, und der vielleicht in den Fall kommen könne, die Registrirungsgebühr für einen Brief zu bezahlen, der nicht damit hätte belegt werden dürfen, wenn nämlich der betreffende Postbeamte in seiner Meinung über des Briefes Inhalt fehl gegriffen hätte.

In Ansehung des zweiten Theils von Hills Vorschlage zur Erweiterung des Money-Order-Systems wandte die Postadministration ein, daß die Summen, welche durch Postanweisungen im Land cursirten, so außerordentlich gestiegen seien, und die durch diese Geldoperationen veranlaßte Rechnungsführung habe so große Arbeit verursacht, daß die Administration es nicht habe für zweckmäßig ansehen können, eine Institution zu erweitern, welche mit dem Privat-Bankgeschäft in Concurrenz trete. Zufolge der Nachweisungen über Anzahl und Belauf der Anweisungen, die vierteljährlich in England und Wales waren ausgestellt und bezahlt, betrug die Anzahl der Anweisungen, welche ausgestellt wurden in dem Quartal vom 5. Juli bis 5. October 1840 (also unmittelbar vor Herabsetzung der Gebühr) 122,420 Stück zum Belauf von 196,507 £, und die Anzahl der eingelösten Anweisungen 110,227 Stück zu einem Belauf von 170,084 £, zusammen 232,647 Stück zum Belauf von 366,591 £. Für das Quartal vom 5. April bis 5. Juli 1843: 495,723 Stück zum Belauf von 1,032,643 £ (von ausgestellten Anweisungen) und 486,699 Stück zum Belauf von 1,023,138 £ (von eingelösten Anweisungen), zusammen 982,422 Stück zum Belauf von 2,055,781 £. Für das Quartal vom 5. Octbr. bis 5. Januar 1846: 719,813 Stück zum Belauf von 1,495,832 £ (von ausgestellten Anweisungen) und 701,558 Stück zu einem Belauf von 1,470,543 £ (von eingelösten Anweisungen), zusammen 1,421,371 Stück zum Belauf von 2,966,375 £. Der Netto-Ertrag von den Gebühren wird angegeben vom Jahr 1842 zu 11,000 £.

In dem Berichte der vom Unterhause niedergesetzten Committee, welcher vom 31. August 1843 datirt ist, beklagte die Committee, daß ihre Untersuchungen so lange gedauert in den Sessionen, weshalb sie nicht eine selbstständige Meinung über die verschiedenen Materien habe äußern können, welche die angefügten

Bundesbahn, Bundespost, Bundesbank und Bundesschuld. Die Bundesregierung kann Bundesbehörden errichten, wenn dies für die Verwaltung eines Gesetzes erforderlich ist. Sie kann Bundesbehörden errichten, wenn dies für die Verwaltung eines Gesetzes erforderlich ist. Sie kann Bundesbehörden errichten, wenn dies für die Verwaltung eines Gesetzes erforderlich ist. Sie kann Bundesbehörden errichten, wenn dies für die Verwaltung eines Gesetzes erforderlich ist.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Bundesbehörden	Errichtung	Verwaltung	Gesetz

Pennyporto sich aussprach, geäußert haben, daß die Anzahl der durch die Postanstalten der vereinigten Königreiche beförderten Briefe im Jahr 1846 300,000,000 Stück ausgemacht habe, welche den 4fachen Betrag von der vor Einführung des Pennyporto stattgefundenen Circulation ergebe, wobei er hinzufügte, daß freilich noch etwas mangele an der Ausbeute der früheren Postintraden, aber daß die Circulation, welche stets im Zunehmen sei, sich nicht auf das Fünffache der vorigen zu heben brauche, um die Unterbalance vollständig zu decken, womit er wol das in der Brutto-Einnahme stattfindende Deficit meint. Er bemerkte dabei, daß in dem Postkreise Londons allein, welcher einen Radius von 12 englischen Meilen rings um das General-Postamt beschreibe, jetzt eben so viele Briefe versendet würden, als unter dem alten System im ganzen vereinigten Königreiche, und das Steigen des Briefwechsels gehe so rasch vor sich, daß er im Jahr 1846 sich auf 28 Millionen Stück belaufen habe. Nach seiner Behauptung wäre es ein Irrthum, wenn Viele glaubten, daß durch das Pennyporto Reformen im Postwesen gehemmt würden, indem im Gegentheil seit der neuen Einrichtung Verbesserungen in diesem Administrationszweige rascher auf einander gefolgt wären als früher. So zählte man namentlich in England und Wales, wo es früher 2000 Posthäuser gab, im Jahr 1846 doppelt so viel, und es ging in diesem Jahr täglich zweimal eine Post zwischen London und den größeren Städten, während früher nur eine ging.

In Ansehung des Staatsmonopols bei der Postbeförderung in Großbritannien und Irland ist zu bemerken, daß diese sich nur auf die Versendung von Briefen erstreckt. Durch eine Acte vom Jahr 1825 wird bestimmt, daß niemand von irgend einem Orte in den vereinigten Königreichen, wo eine öffentliche Post bestehe, Briefe anders als durch die Post versenden, empfangen oder ausliefern dürfe bei Strafe von 5 £, halb für den König und halb für den Angeber. Von dieser Regel gilt aber eine Ausnahme zum Vortheil der Universitäten, für Briefe, die durch einen Freund versendet werden, oder durch einen zum besondern Zwecke abgeschickten Boten, sowie auch für Briefe zu beifolgenden Päckereien, die durch einen Frachtwagen befördert werden, wenn solche Briefe ohne Bezahlung mitgenommen werden. Diese Bestimmungen sind, soviel sich hat in Erfahrung bringen lassen, noch fortwährend in Geltung.

In Betreff der Gebühren für Postbeamte und Bedienstete erhellet aus den vorliegenden Nachrichten nicht, ob solche in der Regel erlegt werden müssen. Es ist unter anderem speciell bestimmt, daß die Postmeister nicht mehr für die Briefe fordern dürfen, als die vom Parlamente bestimmten Taxen, selbst wenn die Briefe den Einwohnern ins Haus geliefert werden, wozu die Postbedienten

innerhalb der Grenzen des Postorts verpflichtet sind. Aber von Personen, welche außerhalb wohnen, heißt es, daß sie eine private Uebereinkunft mit den Postmeistern darüber zu treffen haben, wenn sie sich die ihnen bestimmten Briefe wollen überbringen lassen. So viel aus den im Berichte der Parlaments-Committee zerstreueten und gelegentlich gemachten Bemerkungen sich ersehen läßt, sind alle anderen Gebühren, welche noch bei der Briefbeförderung zu erlegen sind, gleicher Art, wie die, welche der vorstehenden Darstellung gemäß erhoben werden dürfen, nämlich insoweit, als sie Vergütungen sind für Dienstleistungen, welche die Postoffizianten, ohne dazu verpflichtet zu sein, einzelnen Correspondenten gewähren, z. B. die late letter fees, oder Honorare für die Vergünstigung Briefe nach Ablauf der bestimmten Annahmezeit einzuliefern. Alle diese Gebühren sind von der Staatscasse nach der Einführung des Pennyporto für ihre Einnahme eingezogen gegen Entschädigung der betreffenden Postbeamten.

Die Staaten, von denen man sagen kann, daß ihre Reformen in den Briefportotaxen zunächst durch das englische Pennysystem bewirkt worden seien, sind Nordamerika, Spanien, Oesterreich und Rußland.

In Gemäßheit zweier Congreßacten vom 3. März 1845 wurden in den nordamerikanischen Freistaaten [8]) 3 Zonen oder Abstandskreise angenommen, welche bei der Portoberechnung zu Grund gelegt werden sollten. Zu der ersten Zone bestimmte man den District eines Postcomtoirs; sie umfaßte folglich nur die Briefe, welche von demselben Comtoir distribuirt werden, das sie colligirt hat.

Taxe für den einfachen Brief, der nicht mehr als ½ Unze wiegt ($\frac{7}{8}$ Loth): 2 Cents (2 norwegische Schillinge).

Die andere Zone begreift eine Strecke, die nicht weiter als dreihundert Meilen ist (43 norwegische M.).

Die Taxe für den einfachen Brief beträgt 5 Cents (5½ norwegische Schillinge).

Die dritte Zone jede Entfernung über dreihundert Meilen.

Die Taxe für den einfachen Brief 10 Cents (11 norwegische Schillinge).

Für jede halbe Unze, und für irgend einen Ueberschuß über ½ Unze wird dasselbe Porto bezahlt.

Für gedruckte Circulare und dergleichen auf einem Bogen Postpapier oder Schreibpapier (13 bis 18 Zoll oder weniger groß) unversiegelt, auf jeder beliebigen Entfernung 2 Cents.

Für Broschüren, Magazine, periodische Schriften u. dergl., die mit den Posten versendet werden können, und in denen sich

8) Vergl. S. 200 ff. Anmerk. d. Herausgebers.

nichts Geschriebenes befindet, von 1 Unze Gewicht oder weniger, sowie für eine Zeitung, die über 1900 Quadratzoll groß ist, 2½ Cents (3 Schilling).

Für jede Nummer von Beilagen, oder für das, was ½ Unze übersteigt, 1 Cent (1 Schilling).

Zeitungen von 1900 Quadratzoll oder weniger können vom Herausgeber am Verlagsorte und auf eine Entfernung, die nicht mehr als 30 Meilen (etwas über 4 norwegische M.) beträgt, frei versendet werden.

Für jede andere Zeitung, die über 30 Meilen und nicht mehr als 100 Meilen (14 norwegische) weit versendet wird, oder in jeder andern Entfernung in einem und demselben Staate, 1 Cent.

In einer weiteren Entfernung 1½ Cents.

Wenn ein Circular mehr als einen Bogen enthält, so wird es wie eine Broschüre tarirt. Das Porto wird also nach jedem Druckbogen berechnet.

Circulare, Broschüren oder Zeitungen müssen auf eine Weise gefaltet und couvertirt sein, daß man auf dem Postcomtoir den Inhalt erkennen kann, auch dürfen darin weder schriftliche Zusätze noch Merkmale oder Zeichen enthalten sein, die als schriftliche Mittheilung dienen können. Widrigenfalls ist das volle Briefporto nach dem Gewicht zu erlegen.

Kein Packet, das mehr als 3 Pfund (ungefähr 3 M. norwegisch) wiegt, kann mit der Briefpost versendet werden. Die Einrichtung von privaten Botengängen oder Expressen zum Transport von Briefen, Briefpacketen oder irgend anderer Gegenstände, die von den Posten der Vereinigten Staaten befördert werden (Zeitungen, Broschüren und periodische Schriften ausgenommen) von einem Orte zum andern in den Vereinigten Staaten, zwischen welchen Staatsposten regelmäßig gehen, ist verboten. Jeder, der dagegen sich vergeht, oder an einer solchen Versendung Theil nimmt, büßt jedesmal mit 150 Dollars Strafe. Durch diese Bestimmungen ist nicht verboten, Briefe, Packete oder andere Dinge durch Privatleute zu übersenden, wenn nur dafür weder eine Bezahlung gegeben noch genommen wird, oder vermittelst eines einzelnen Boten, der für eine gewisse Gelegenheit allein gebraucht wird. Eine durch gewisse Bedingungen eingeschränkte Portofreiheit kommt zu dem Präsidenten, Expräsidenten, Vicepräsidenten, den Congreßmitgliedern, Territorial-Delegirten, den Secretairen des Senats und des Repräsentantenhauses, den Gouverneuren der Staaten und gewissen Postbeamten. In Betreff der allgemeinen Amtscorrespondenz heißt es nur, daß von Erlassen, die adressirt sind an Regierungsbeamte, oder solche, welche ehemals ein Freibriefprivilegium hatten, sofern sie Geschäfte der resp. Aemter be-

treffen, das Porto bezahlt werden soll aus den für die Aemter bestimmten zufälligen Ausgaben oder aus der Staatscasse.

Durch einen Bericht an den Congreß im Jahr 1846[9]) soll der nordamerikanische General-Postdirector nachgewiesen haben, daß die durch das Gesetz von 1845 festgesetzten Tarife das Budget des Postwesens so verrückt hätten, daß für das Jahr 1845 sich ein Deficit von 1,323,997 Dollars (1,257,798 Spthlr.) ausweise. Er soll demgemäß vorgeschlagen haben, die neuen Tarife dahin zu modificiren, daß für die Beförderung eines einfachen Briefs in einem Umkreise von 50 Meilen (7 norweg.) bezahlt werde 5 Cents (5½ Schilling), 10 Cents (11 Schilling) für eine Strecke von über 50 bis 300 Meilen (43 norweg.) und 15 Cents (16½ Schilling) für eine Strecke über 300 Meilen. Dieser Vorschlag wurde jedoch nicht angenommen. Von einer andern Seite soll, um das Postbudget wieder auf den vorigen Fuß zu bringen, die Proposition eingebracht sein, unter Beibehaltung der bestehenden Tarife, das Gewicht der einfachen Briefe von ½ Unze auf ¼ Unze anzusetzen, und alle Briefe, die nicht frankirt würden, mit doppeltem Porto zu belegen.

(Fortsetzung folgt.)

---

3. Ueber den preußischen Entwurf zu einem neuen Expeditions-Modus.

Jedenfalls ist der Expeditions-Modus, nächst den Posttaxen, derjenige Gegenstand beim Postfache, der die größte Beachtung verdient. Das Publikum, die Postbeamten und die Postverwaltung sind hierbei gleichmäßig und sehr bedeutend interessirt. Denn von der zweckmäßigen Einrichtung des Expeditions-Modus bei den Postanstalten wird zum größten Theile abhängen, ob schnell, leicht und sicher expedirt werden kann.

Die Aufmerksamkeit, welche dieser Gegenstand unbedingt in Anspruch nimmt, ist diesem aber seither nur in sehr beschränkter Weise zugewendet worden, immer und fast überall hat man das alte Gleis befahren. Dies scheint uns, findet seine Begründung darin, daß hier und da die Postverwaltungen in ihrem Schooße des practischen Elementes entweder ganz entbehren, oder dasselbe wenig oder doch nicht hinlänglich aufgenommen haben, und daß der sich überhebende Bureaukratismus bis jetzt immer noch für nicht recht angemessen hielt, die Rathschläge der nachgesetzten Practiker einzufordern, anzuhören und in Ausführung zu bringen. Wie über-

---

9) Der neuere Bericht des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten an den Präsidenten ist S. 3—38 mitgetheilt. Anm. d. Herausgebers.

haupt das Postwesen und dessen Verwaltung mehr practischer Natur ist, so kann (es muß dies auch von Denjenigen, welche vielleicht diese Meinung nicht so geradezu gelten lassen wollen, allerwenigstens zugegeben werden), namentlich über den Expeditions-Modus, dessen Einrichtung und Verbesserung, nur der practische Theil reden und entscheiden.

Den Expeditions-Modus, der bei den deutschen Postanstalten eingeführt ist, kann man füglich in den süd- und in den norddeutschen systematisiren, obwol nicht zu übersehen ist, daß jede einzelne Postverwaltung in dieser Hinsicht ihr Eigenthümliches hat. Bei dem süddeutschen Modus findet strenge Scheidung des Briefpostdienstes vom Fahrpostdienste, und bei der Briefpost die stückweise Enchartirung unter Anwendung mehr oder weniger rubricirter Charten statt. Die Abrechnung findet nur mit der Centralcasse statt. Bei dem norddeutschen Expeditions-Modus wird die Briefpost von der Fahrpost in der Regel nicht getrennt, die Briefe werden namentlich chartirt, und die im Chartenschluß stehenden Postanstalten rechnen gegenseitig unter einander direct oder indirect ab. Nebenbei wird noch eine Rechnung über die Vereinnahmung der Franko- und Portogelder für die Centralstelle von den Postanstalten aufgestellt. Die namentliche Briefchartirung kann jedoch bei dem gegenwärtig so sehr gestiegenen Correspondenzverkehr nicht immer durchgeführt werden, und die Nothwendigkeit gebietet in vielen Fällen das Auskunftsmittel der stückweisen Einzählung in die Charten. Einige Staaten haben deshalb in der neuesten Zeit bereits die stückweise Enchartirung, an die Stelle der namentlichen, eingeführt, ohne jedoch in der üblichen und althergebrachten Abrechnungs-Modalität eine Abänderung vorzunehmen. Die namentliche Enchartirungsweise ist schon früher der Gegenstand vieler Erörterungen gewesen, man ist ihr aber in Norddeutschland immer aus dem Grunde treu geblieben, weil sie eine größere Sicherheit für den Briefverkehr gewähre. Das Beispiel Süddeutschlands und die neuere Praxis hat jedoch klar bewiesen, daß diesem Grunde wenig Werth beizulegen ist. In den süddeutschen und andern Staaten, wo die Briefe nur stückweise in die Charten eingetragen werden, ist die Sicherheit der Briefversendung nicht mehr gefährdet, als da, wo die Aufzeichnung der Adressen stattfindet. Der in die Charten eingetragene Name hat gar keinen Werth, wie das schon öfters auf überzeugende Weise auseinander gesetzt worden ist.

Wenn nun zwar die Einführung der stückweisen Enchartirung der Briefe als ein nicht unbedeutender Fortschritt zum Bessern bezeichnet werden muß, wodurch der Postdienst erleichtert und die Möglichkeit einer schnelleren Expedirung gegeben wird: so macht doch einestheils die consequente Durchführung der Reform, andern-

theils die Wahrung des fiscalischen Interesses auch die Abschaffung des seitherigen schwerfälligen Berechnungswesens nothwendig. Denn man muß sich gestehen, daß das, was man durch die Beseitigung der namentlichen Enchartirungsweise erreichen will, Schnelligkeit im Expediren und Erleichterung im Dienste, ganz vorzüglich erzielt werden könne durch die Annahme einer einfachern Rechnungsform, und daß für die richtige Verrechnung der Posteinnahmen nicht immer die zu wünschende Sicherheit vorhanden ist, wenn bei der Einführung der stückweisen Enchartirung nicht auch eine veränderte Berechnungsart Annahme findet.

In dieser Hinsicht erschien uns seither in Deutschland der in Bayern eingeführte Expeditions-Modus immer als der musterhafteste. Complicirter und rubrikenreicher ist der österreichische, woran zum Theil die Statistik schuld ist, die mit großer Sorgfalt gepflegt wird und in diesem Staate unübertrefflich ist. Werfen wir einen Blick über Deutschland hinaus, so tritt uns vorzugsweise die schöne nordamerikanische und die französische Posteinrichtung vor die Augen, und jedenfalls muß diese als das nachahmungswertheste Muster hingestellt werden. Preußen, das gegenwärtig eine zeitgemäße Umgestaltung des technischen Expeditions-Modus der Postanstalten vornehmen will und einen Entwurf den Postanstalten zur Prüfung mitgetheilt hat, that deshalb wohl daran, daß es hierbei, wenn wir uns nicht täuschen, die französische Expeditionsweise einer sorgfältigen Berücksichtigung werth hielt.

Dieser preußische Entwurf, welcher 54 Quartseiten und überdem 39 Formulare enthält, ist, wie es in der betreffenden Verordnung heißt, „dem General-Postamte vorgelegt worden;" er ist mithin in und von demselben nicht bearbeitet worden, eben weil eine solche Arbeit nur eine Aufgabe der Practiker sein kann. Bevor über die Annahme und Ausführung dieses Entwurfes Beschluß gefaßt werden soll, hat das General-Postamt Veranlassung genommen, denselben sämmtlichen Postanstalten mit der Aufforderung mitzutheilen, die wesentlichen Grundzüge und wichtigeren Bestimmungen, worauf der vorgeschlagene Expeditions-Modus beruht, einer sorgfältigen Prüfung von ihrem Standpunkte aus zu unterwerfen, und sich zugleich bereit erklärt, von jeder Postanstalt und jedem Postbeamten gern Verbesserungsvorschläge entgegen zu nehmen. Hierin liegt nach unserm Dafürhalten eine ernste Aufforderung an die in Preußen hier und da bestehenden Postbeamten-Vereine und an die Postbeamten, welche sich jetzt häufig in öffentlichen Blättern in Klagen namentlich auch über den schwierigen Dienst vernehmen ließen, von der gar zu ausschließenden Verfolgung der persönlichen Interessen endlich einmal zurückzukommen, sich mit der Sache selbst, mit dem Wesen der Post, eifrig zu beschäftigen und diesem umfänglichen Entwurfe, der für sie ja von

der größten Wichtigkeit sein muß, ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Zu wünschen wäre allerdings gewesen, daß zur Einreichung von Vorschlägen ein längerer Termin als circa 4 Wochen festgesetzt worden wäre, weil diese Frist für die vielbeschäftigten Postbeamten zu kurz erscheint.

Nach dem Entwurfe hat eine abgesonderte Behandlung der Briefpost von der Fahrpost stattzufinden, um die Expedition der Briefpost-Gegenstände möglichst zu vereinfachen, die Expedition der Fahrpost-Gegenstände möglichst übersichtlich und klar herzustellen, und eine getrennte Verrechnung der Einnahmen von der Briefpost und von der Fahrpost herbeizuführen. Als Gegenstände der Briefpost sollen angesehen werden:

Briefe ohne Werthsangabe,
recommandirte Briefe,
Kreuzbände,
} ohne Unterschied des Gewichts.

Dahingegen werden als Gegenstände der Fahrpost angesehen:

Briefe mit Werthsangabe,
Postvorschuß-Briefe,
Packet-Sendungen.

Werden unter den Briefen die recommandirten Briefe und Kreuzbände speciell genannt, so sieht man nicht recht ein, warum die Musterbriefe nicht ebenfalls erwähnt wurden. Der Zusatz: „ohne Unterschied des Gewichts" tritt aber in Widerspruch mit Dem, was in §. 6. gesagt wird, wo es lautet: „Das Gewicht der Briefe soll in der Regel 16 Loth nicht übersteigen."

Die Gegenstände der Briefpost werden mittelst Briefcharten, die der Fahrpost mittelst Frachtcharten expedirt.

Die Briefexpedition wird im Wesentlichen dahin geregelt:

1) daß nur die recommandirten Briefe und die denselben gleich zu achtenden Gegenstände, als: Briefe von Gliedern des königl. Hauses, Briefe mit Insinuations-Documenten, Postpackete, Laufzettel über fehlende oder beschädigte Gegenstände, zurückgehende Insinuations-Documente und Empfangsscheine über recommandirte Briefe, noch speciell in die Charten eingetragen werden;

2) daß das Porto für unfrankirte Briefe am Bestimmungsorte, die Einnahme für frankirte Briefe am Aufgabeorte berechnet wird, und

3) daß für Briefe nach und vom Auslande die Befriedigung der ausländischen Postbehörden durch Vermittelung der General-Postcasse stattfindet, so daß jedwede Abrechnung der Postanstalten unter sich über Franko und Auslagen wegfällt.

Die Charten für die Briefexpedition enthalten 3 Hauptabtheilungen.

1) Zutaxirtes Porto. Zum summarischen Eintragen des Portos, welches auf denjenigen unfrankirten Briefen haftet, die

von der Postanstalt zu bestellen sind, auf welche die Charte lautet.

2) Aufgekommenes Franko. Zum summarischen Eintrag des Frankos, welches für diejenigen frankirten Briefe erhoben ist, die bei der Postanstalt aufgegeben sind, von welcher die Charte ausgestellt wird.

3) Recommandirte Briefe. Das Porto oder Franko für recommandirte Briefe wird, nach den vorstehenden Grundsätzen, in die Summe des zutarirten Portos oder aufgekommenen Frankos mit eingeschlossen.

Ohne Notiznahme in der Charte werden beigelegt:

a) die unfrankirten Briefe, welche nicht von der Postanstalt zu bestellen sind, auf welche die Charte lautet, sondern nur der Umspedirung wegen dorthin gelangen;

b) die frankirten Briefe, welche nicht bei der Postanstalt aufgegeben sind, von wo die Charte ausgestellt wird, vielmehr nur daselbst umspedirt worden sind, und

c) die portofrei zu versendenden Briefe.

Die Anzahl der Briefe wird nicht bemerkt; hierin finden wir aber die Einfachheit zu weit getrieben, weil dadurch jeder statistische Nachweis über die Briefbeförderung verloren geht.

Die Briefcharte geht mit den Briefbunden mit. Als Copie soll zurückbehalten werden:

a) eine Notiz der Summen an zutarirtem Porto, und an aufgekommenem Franko in einem Abgangs-Register, und

b) eine Notiz in dem Recommandations-Journal über die Absendung der recommandirten Briefe.

Am Bestimmungsorte der Charte werden die Summen an zutarirtem Porto und an aufgekommenem Franko in ein Ankunfts-Register notirt. Das zutarirte Porto bildet die Einnahme für den Bestimmungsort der Charte, das aufgekommene Franko bildet die Einnahme für den Abgangsort der Charte. Daß beide Beträge in beide Register notirt werden, hat eine Vereinfachung des Revisions-Geschäfts zum Zwecke. Es soll nämlich die Einsendung der Register von beiden Punkten an eine gemeinschaftliche Revisions-Stelle genügen, um durch einen Vergleich der Register die Richtigkeit derselben ohne Hülfe der Charten festzustellen. Die Charten bleiben bei der Postanstalt des Bestimmungsortes und sollen nur in denjenigen Fällen von der Revisions-Stelle eingefordert werden, in welchen das Abgangs- und Ankunfts-Register nicht übereinstimmen.

Es soll als feststehende Regel gelten, daß

1) die Summen, welche die Postanstalt des Abgangsorts in die Charte eingetragen hat, am Bestimmungsorte niemals abgeändert werden dürfen, die sich herausstellenden Differenzen vielmehr

durch Eintragungen in die Charten-Rubriken „Mehr befunden" oder „Weniger befunden" ausgedrückt werden müssen, und

2) daß über jede Eintragung in die Rubriken „Mehr befunden" oder „Weniger befunden" eine Rückmeldung nach dem Abgangsorte der Charte gemacht werden muß. Es erscheint uns recht zweckmäßig, daß man von der Rubrik abgesehen hat, die außerdem noch in den französischen Charten vorkommt und mit „bon trouvé" überschrieben ist, weil es der Einfachheit mehr entspricht, das Facit, anstatt bei jedem einzelnen Posttage, erst am Schlusse des Monats festzustellen.

Beim Dechartiren sind die Beträge festzustellen, der Mehr- oder Weniger-Befund ist in die Charten einzutragen und ein kurzer Vermerk darüber, worauf der Mehr- oder Weniger-Befund sich gründet, in die Charte niederzuschreiben. Nach dem beendigten Dechartirungsgeschäfte werden die Rückmeldungen ausgeschrieben zu dem Zwecke, daß die Postanstalt am Abgangsorte der Charte das Abgangs-Register danach berichtigt und daß dieselbe, wenn sie ein Versehen begangen hat, dasselbe erfährt. Es dürfte gewiß zweckmäßig und zeitersparend sein, wenn in dem gegebenen gedruckten Formulare zu Rückmeldungen die Rubrik: „Monat und Datum der Charte" durch „Unterschrift" der Charte ergänzt würde.

Es giebt Fälle, in welchen die Postanstalten genöthigt sind, sich von Portobeträgen, die sie vereinnahmt haben, entlasten zu müssen. Um in solchen Fällen zu vermeiden, daß Beträge von der Einnahme in den Charten abgezogen oder vorschußweise zurückgerechnet werden, hat jede Postanstalt mit dem Beginn jedes Monats eine Entlastungs-Charte anzulegen, welche bei der Postanstalt im Laufe des Monats verbleibt, mit Ende desselben abgeschlossen und demnächst den Rechnungsbelegen beigefügt wird, um die zur Entlastung bestimmte Summe in Ausgabe zu stellen. In die Entlastungs-Charte hat die Postanstalt einzutragen:

1) das Porto für unfrankirte Briefe, welche nach dem Abgangsorte zurückgesendet werden;

2) das Porto für unfrankirte Briefe, welche dem Adressaten, der seinen Wohnort verändert hat, nachgesendet werden;

3) Nachschußporto für frankirte Sendungen, welches am Bestimmungsorte in Ansatz gebracht und vereinnahmt war, von dem Adressaten jedoch nicht berichtigt worden ist, und deshalb von dem Absender eingezogen werden soll;

4) Franko, welches überhoben war und dem Absender erstattet worden ist;

5) Porto für Briefe mit portofreiem Rubrum, welche bis zum näheren Ausweise taxirt waren, deren Portofreiheit jedoch dargethan worden ist, und

6) diejenigen Portobeträge, welche durch Verfügung des General-Postamts niedergeschlagen, oder von der Commission zur Ermittelung der Absender unbestellbarer Briefe als uneinziehbar anerkannt worden sind.

In den Fällen 4, 5 und 6 müssen die Belege, nämlich die Couverte und Quittungen, resp. die Verfügung des General-Postamtes oder die Feststellung der gedachten Commission der Entlastungscharte beigefügt werden.

In den Fällen 1, 2 und 3 soll es bei den Postämtern besonderer Belege nicht bedürfen, vielmehr die Einrichtung getroffen werden, daß die Entlastungscharte von einem Beamten geführt wird, welcher mit der Verwaltung des Baaren keine Befassung hat. Bei Postverwaltungen, Posterpeditionen und Briefsammlungen, wo eine solche Einrichtung nicht durchzuführen ist, kommt es auf die Beschaffung eines Beleges an. Zu diesem Behufe haben dieselben, wenn sie Retourbriefe oder nachzusendende Briefe oder Couverte absenden, worauf Porto haftet, von dem sie entlastet sein wollen, eine Retourcharte anzufertigen, welche von derjenigen Postanstalt, wohin die Gegenstände zuerst spedirt werden, durch Beidruckung des Tagesstempels attestirt, demnächst nach dem Abgangsorte zurückgesandt wird und dort zum Belege der Entlastungscharte dient.

Die Rechnungsstellung über die Einnahmen von der Briefpost geschieht allmonatlich. Sobald das Abgangs- und Ankunfts-Register monatlich abgeschlossen sind, werden Abschriften daraus gefertigt, und zwar für jeden Chartenschluß *nach* und für jeden Chartenschluß *von* auf einem besonderen Blatte. Um diese Abschriften (Abgangs- und Ankunfts-Nachweisungen) wird eine Recapitulation geschlagen, welche enthält: die Namen der Postanstalten, mit welchen der Chartenwechsel stattgefunden hat, und diejenigen Beträge, welche bei der Postanstalt, wo die Rechnungsstellung geschieht, die Einnahme bilden. Von der Einnahme auf der Recapitulation der Ankunfts-Nachweisungen wird die Summe der Entlastungscharte in Abzug gebracht.

Die Revisions-Stelle prüft die Richtigkeit der Nachweisungen mit Hülfe der von den correspondirenden Postanstalten eingegangenen Nachweisungen, klärt etwaige Differenzen durch Einforderung der Charten auf, stellt die Einnahme jeder Postanstalt fest und sendet demnächst an das Postamt, von welchem die Einsendung geschehen ist, ein Exemplar von jeder der beiden Haupt-Recapitulationen mit der Feststellungs-Formel versehen, und diejenigen Nachweisungen und Entlastungscharten, bei deren Revision Abänderungen vorgenommen worden sind, zurück. Die zurückgekommenen festgestellten Haupt-Recapitulationen bilden für das Postamt den Einnahme-Beleg.

In den Eisenbahn-Postwagen werden Spedition-Bureaus eingerichtet. Diese ziehen die Correspondenz an sich, spediren dieselbe unterwegs um, und liefern solche an den richtigen Punkten ab. Es werden daher auf Eisenbahn-Coursen nur noch die bedeutenderen Postanstalten mit einander in Chartenwechsel bleiben, während die weniger bedeutenden Postanstalten bei jedem Zuge lediglich einen Chartenschluß und zwar auf das Spedition-Bureau absenden, und lediglich einen Chartenschluß, nämlich von dem Spedition-Bureau, empfangen. In den Chartenschluß auf das Spedition-Bureau werden sämmtliche Briefe aufgenommen, welche in der Richtung des Zuges abzusenden sind, gleichviel, ob sie an der Eisenbahn verbleiben, oder unterwegs nach einem Seitencourse abgehen sollen. In dem Chartenschlusse von dem Spedition-Bureau werden sämmtliche Briefe enthalten sein, welche unterwegs von der Eisenbahn oder von weiterher zugegangen sind und an dem betreffenden Orte haben abgeliefert werden müssen.

Dadurch, daß die Spedition-Bureaus in den Eisenbahn-Postwagen stets eine genaue Uebersicht von dem Abzweigen der Seitenposten sich erhalten können, wird zugleich auf die Beobachtung einer richtigen Spedition hingewirkt. Ein erweiterter Zweck der Spedition-Bureaus besteht darin, daß dieselben, wo Eisenbahnen einander kreuzen oder auf einander folgen, sich gegenseitig die Correspondenz für die Eisenbahn-Routen zuführen.

Ferner heißt es: Da ein Spedition-Bureau auf dem Eisenbahnpostwagen keine Briefannahme und eben so wenig eine Briefbestellung hat, so findet bei demselben keine Einnahme statt. Dies würde eine Beschränkung sein, die nichts Empfehlenswerthes für sich hat. Wir vermögen nicht einzusehen, was der Annahme unbezahlter Briefe und der Bestellung frankirter Briefe von Seiten dieser Bureaus entgegen stehen könne.

Dies ist in der Hauptsache das Wichtigste, was in dem preußischen Entwurfe zu einem neuen Expedition-Modus von der Briefpost enthalten ist, und was hinreichend sein wird, einen richtigen Ueberblick in die vorgeschlagene Einrichtung zu gewähren. Auf die Specialitäten, sowie auf die Vorschläge, die in Bezug auf die Fahrpost, auf die Personen-Einschreibung und die Behandlung des Passagierguts, auf die Ladungs-Recapitulationen und das Verlesen und Nachwiegen der Ladung gemacht worden sind, können wir an diesem Orte nicht weiter eingehen. Nur noch wenige Bemerkungen über die Briefpost mögen uns gestattet sein.

In §. 7. des Entwurfes wird gesagt: Der Absender eines recommandirten Briefes muß sich nennen. Zu welchem Zwecke, ist nicht zu erkennen. Von unserem Standpunkte aus müssen wir dieses, das Briefgeheimniß verletzende Verfahren als ein ganz und gar unzulässiges ansehen. Eben so können wir die Zweckmäßigkeit

der beibehaltenen Einrichtung von Empfangscheinen (Recepissen) bei recommandirten Briefen, die jedenfalls umständlich ist, nicht gut einsehen. Man möge sich begnügen mit der Ausstellung eines Scheines über die Einlieferung des recommandirten Briefes an den Absender, und mit der einfachen Quittung des Empfängers, wie bei Geldsendungen.

§. 9. lautet unter Anderem: Bei frankirten Briefen wird die Taxe auf der Vorderseite des Briefes unten links in der Ecke vermerkt. Ist der Brief nach einem ausländischen Postgebiete bestimmt und setzt sich daher das Franko aus in- und ausländischem Franko zusammen, so ist dasselbe in Form eines Briefes zu schreiben, und zwar dergestalt, daß das ausländische Franko oben, das inländische unten zu stehen kommt. Wenn nun zwar ein Beispiel gegeben wird, wo das ausländische Franko aus 2 Sätzen besteht, so muß doch darauf aufmerksam gemacht werden, daß im Text die Präcision in der Bestimmung der Reihenfolge des aus mehr als einem Satze bestehenden ausländischen Frankos zu vermissen ist.

Damit nicht Briefe nach Dörfern oder Etablissements in Folge unrichtiger Angaben des Absenders auf Postanstalten zutaxirt werden, von wo aus dieselben nicht bestellt werden können, haben nach §. 19. diejenigen Postanstalten, welche mit einander in directem Chartenschlusse stehen, einander Verzeichnisse der Dörfer und Etablissements, wohin sie die Bestellung besorgen, mitzutheilen. Zweckmäßiger erscheint uns die Einrichtung anderer Staaten, die amtliche, von den oberen Postbehörden angefertigte Speditions-Tabellen haben oder Verzeichnisse sämmtlicher Ortschaften des Landes nach ihrer Lage mit Angabe der Postanstalten, von wo aus die Correspondenz für dieselben bestellt wird. Veränderungen, welche durch Anlegung ꝛc. von Postanstalten oder andere Umstände nothwendig werden, erfolgen durch Bekanntmachungen in den Postverordnungs-Blättern oder durch Circularien, wodurch diese Speditions-Tabellen stets ihre Richtigkeit behalten.

Zum Schlusse sei uns noch erlaubt, den Wunsch auszusprechen, daß es dem preußischen General-Postamte, nach Prüfung und Benutzung der eingegangenen Verbesserungs-Vorschläge und noch vor wirklicher Ausführung des Projects, gefallen möchte, durch Absendung practischer Commissarien die übrigen, namentlich die norddeutschen Staaten zur gleichmäßigen Annahme und Einführung des vorgeschlagenen neuen Expeditions-Modus, der sich durch seine Einfachheit rühmlichst empfiehlt, zu bestimmen zu suchen, um durch Uebereinstimmung mit dem Auslande eine noch größere Einfachheit herzustellen und überhaupt anzubahnen einen allgemeinen deutschen Expeditions-Modus.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Preußen.

1. Allerhöchster Erlaß vom 24. Mai 1848, die Annahme und Auszahlung kleiner Geldbeträge für Privatpersonen durch Vermittelung der Postanstalten betreffend [1]).

Auf den gemeinschaftlichen Bericht des Finanzministerii und des Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten bestimme Ich hierdurch, daß die preußischen Postanstalten, bei Aufgabe von Briefen oder Briefadressen, auf Verlangen baare Zahlungen in Beträgen bis zu fünf und zwanzig Thalern einschließlich zur Wiederauszahlung an einen bestimmten Empfänger im Bereiche des preußischen Postverwaltungsbezirks anzunehmen verpflichtet sein sollen. Für die richtige Auszahlung dieser Beträge hat die Postverwaltung in derselben Weise Garantie zu leisten, wie für die Versendung von Geldern. Die zur Postcasse zu zahlende Gebühr für dergleichen Zahlungsleistungen soll einen halben Silbergroschen für jeden Thaler und für jeden Theil eines Thalers betragen.

Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ermächtige Ich, wegen Ausführung dieser Anordnung das Weitere zu veranlassen.

Sanssouci, den 24. Mai 1848.

Friedrich Wilhelm.
Hansemann. v. Patow.

2. Allerhöchster Erlaß vom 25. Juni 1848, betreffend das vorläufige Bestehen der Ermäßigung der Assecuranzgebühr für Geldsendungen in Beträgen über 1000 Rthlr. [2])

Auf den Bericht des Finanzministerii und des Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 15. d. M. bestimme Ich hierdurch, daß die in Meiner Ordre vom 8. April d. J. vorläufig auf drei Monate bewilligte Ermäßigung der Assecuranzgebühr für Geldsendungen in Beträgen über 1000 Rthlr. auf die Hälfte des gesetzlichen Betrages auch ferner, und so lange fortbe-

---

1) Ges.-S. f. d. k. preuß. Staaten. St. 29. Nr. 2997.

2) Ges.-S. f. d. k. preuß. Staaten. St. 31. Nr. 3007. S. 191. Vergl. a.: Verordn. d. Gen.-Postmeisters v. 11. Juli (Amts-Bl. d. k. Post-Departements. St. 34. Nr. 178).

stehen soll, als das Bedürfniß dafür vorhanden ist. Dabei bestimme ich jedoch, daß bei dergleichen Sendungen die Ermäßigung der Assecuranzgebühr nur für den, tausend Thaler übersteigenden Theil der declarirten Summe einzutreten hat, für die ersten tausend Thaler aber die volle Gebühr zu entrichten ist.

Das Ministerium ꝛc.

Sanssouci, den 25. Juni 1848.

Friedrich Wilhelm.
Hansemann. v. Patow.

Mecklenburg-Schwerin.

Vom 1. Mai d. J. an ist

1) das bisher in NZwdr. erhobene Personengeld durchweg in Courant zu erheben.

Auch auf den Coursen, welche mit fremden Staaten gemeinschaftlich eingerichtet worden sind, wird diese Veränderung soweit anwendlich, als das Personengeld ausschließlich zur diesseitigen Postcasse fließt; auf andern gemeinschaftlichen Coursen, auf welchen dagegen eine gemeinschaftliche Hebung und Theilung des Personengeldes stattfindet, muß es einstweilen bei den vereinbarten Sätzen noch verbleiben.

2) Das für jeden Reisenden frei mit zu befördernde Reisegepäck, worunter jedoch nur gewöhnliche Reisebedürfnisse, nicht aber Waaren und Baarschaften in abgesonderter Verpackung verstanden werden, bleibt wie bisher auf 30 Pfund festgesetzt, für etwaniges Uebergewicht wird Ueberfrachtporto wahrgenommen.

3) Das Ueberfrachtporto beträgt:
   a. wenn das Reisegepäck (inclusive des Freigewichts) das Gewicht von 100 Pfund nicht übersteigt, 3 Pfennige Cour.
   b. für etwaniges Mehrgewicht . . . . 4 " "
   für jede Meile und je 5 Pfund Gewicht, wobei Bruchmeilen für volle Meilen, und einzelne Pfennige für volle ¼ Schillinge gerechnet werden, die zwischen 5 und 5 Pfund liegenden einzelnen Pfunde jedoch bei der Berechnung des Ueberfrachtporto's unberücksichtigt bleiben.

4) Bei der Ermittelung des Gewichts der Passagiersachen bleiben Mäntel, Arbeits- und kleine Reise-Taschen, Stöcke, Schirme ꝛc., kurz alle Gegenstände, welche der Reisende unter eigener Obhut behalten will, — soweit Letzteres nämlich nach der vorhandenen Räumlichkeit zulässig erscheint, — unberücksichtigt, wogegen alle der Postanstalt zu abgesonderter Verpackung im Magazine übergebenen Reise-Effecten, insoferne solche namentlich in Koffern, Reisesäcken und Hutschachteln ꝛc. verpackt sind, genau zu wägen und einzeln

auf dem Bagagezettel, welcher die Stelle eines Garantie-Scheins vertritt, zu verzeichnen sind.

5) Für alle unter eigener Obhut der Reisenden bleibenden, im Bagagezettel nicht speciell verzeichneten Reise-Effecten wird von der Postverwaltung keinerlei Garantie übernommen und geleistet, wogegen für die von der Postanstalt gegen Auslieferung des Bagagezettels übernommenen Reise-Effecten in der Art Garantie geleistet wird, daß in Verlustfällen für jedes Pfund Gewicht des verlorenen Gegenstandes 1 Rthlr. Courant als Ersatz gezahlt wird.

6) Wenn nach der sub 5. aufgeführten Bestimmung nur für die speciell im Bagagezettel verzeichneten Reise-Effecten Garantie übernommen wird; so liegt es nun im eigenen Interesse der Reisenden, sich davon zu überzeugen, daß auch sämmtliche der Postanstalt zu abgesonderter Verpackung übergebenen dergleichen Gegenstände im Bagagezettel richtig aufgeführt worden sind.

7) Mehrere, einem Reisenden gehörigen Gegenstände werden zum Zweck der Ermittelung der etwanigen Ueberfracht zusammen gewogen. Bei eintretendem partiellen Verluste wird das Gewicht am Bestimmungsorte noch einmal ermittelt und der Ersatz für das Mindergewicht mit einem Thaler für's Pfund sofort von der betreffenden Postanstalt geleistet.

8) Gesetzliche Bestimmungen oder besondere Vorschriften, welche den vorstehenden Bestimmungen entgegenstehen, sind aufgehoben.

Schwerin, am 11. April 1848.

Großherzoglich Mecklenburgische Kammer.

von Levetzow.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Oesterreich.

In dem Markte Aussee in Mähren und in der Stadt Weichselberg, Neustädter Kreises im Herzogthume Krain, sind selbstständige Briefsammlungen ins Leben getreten, welche sich sowol mit Correspondenzen als kleineren Fahrpostsendungen befassen, zu deren Beförderung für Aussee tägliche Botengänge zu dem k. k. Postamte in Müglitz unterhalten werden.

Zur Ausführung der mit dem 15. Mai begonnenen Mallepostfahrten zwischen Lemberg und Stanislau über Brzezan wurden im Königreiche Galizien, unter Auflassung der früher bestandenen Postrelais-Station in Merysszezow, die neu bewilligten Postämter und Poststationen in Przemyslany, Narajow, Brzezan und Podhayce in Wirksamkeit gesetzt, und die Briefsammlung in Rohatyn zu einer selbstständigen erhoben.

Das Postrittgeld bei Aerarial- und Privatritten ist vom 1. Aug. an für den zweiten Semester des Solarjahres 1848 in Oberösterreich auf 1 Fl. 4 Kr., in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, Steyermark auf 1 Fl. 2 Kr.; in den sieben westlichen Kreisen Galiziens Wadowice, Bochnia, Sandec, Jaslo, Tarnow, Rzeszow und Sanok und dem Krakauer Gebiete auf 58 Kr., und in den übrigen 12 Kreisen auf 56 Kr. für 1 Pferd und eine einfache Post herabgesetzt; in Kärnthen und Krain aber in dem bisherigen Ausmaße zu 1 Fl. 6 Kr., im Küstenlande und in Tyrol ebenfalls in dem bisherigen Ausmaße von 1 Fl. 8 Kr. belassen. Die Gebühr für einen gedeckten Stationswagen entfällt in Oberösterreich mit 32 Kr., in Niederösterreich, Böhmen, Mähren, Schlesien und Steyermark mit 31 Kr.; in den westlichen Kreisen Galiziens und dem Krakauer Gebiete mit 29 Kr., in den übrigen Kreisen mit 28 Kr., in Kärnthen und Krain mit 33 Kr., endlich in Tyrol und Vorarlberg und im Küstenlande mit 34 Kr. Das Postillonstrinkgeld, sowie das Schmiergeld hat in allen Provinzen bei dem bisherigen Ausmaße zu verbleiben.

Die 10percentige Erhöhung der Passagiersgebühren bei den Briefeil-, Malle- und den Personenfahrten hat, sowie die normalmäßige Berechnuug der Gebühr für Separat-Eilfahrten fortzubestehen.

Preußen.

Den gegen Diäten, Remuneration oder contractlich beschäftigten Beamten und Unterbeamten dürfen die Diäten, Remunerationen oder Löhnungen auch ohne vorherige Genehmigung des General-Postamtes für diejenige Zeit unverkürzt fortgezahlt werden, in welcher dieselben zur Verrichtung ihrer Geschäfte und damit gleichzeitig zur Erwerbung ihres Unterhaltes unfähig gewesen sind, vorausgesetzt, daß diese Unfähigkeit den Zeitraum von vier Wochen nicht übersteigt und durch ärztliche Zeugnisse gehörig erwiesen ist. Bei einer längeren Dauer der Dienstunfähigkeit, oder wenn die Vertretung nicht in Krankheitsfällen stattgefunden hat,

ist die Bestimmung des General-Postamtes über die Fortzahlung der Diäten ꝛc. einzuholen [1]).

Das Porto für die Ueberfracht an Passagier-Gepäck von Postreisenden, welches bisher pro Meile für je 5 Pfund betrug:

bei Effecten bis incl. 100 Pfd. 2 Spf.,
für das Mehrgewicht 3 Sgr.,

ist vom 1. August ab durchweg und ohne Unterschied des Gewichtes auf 2 Spf. pro Meile und für je 5 Pfund festgestellt [2]).

Sachsen.

Den Postanstalten ist eine neue Briefstaxe für die durch Preußen transitirende Correspondenz nach und aus dem Königreiche Belgien zugefertigt worden, nach welcher sich das Porto für diese Correspondenz aus dem sächsischen, preußischen und belgischen Antheile zusammensetzt.

Der sächsische Portoantheil ist, unter Anwendung der inländischen Taxbestimmungen, nächst dem tarifmäßigen internen Porto bis Leipzig, noch mit 18 Npf. für den einfachen Brief von Leipzig ab zu berechnen.

Das preußische Transitporto beträgt, ohne Unterschied des Aufgabs- und Bestimmungsorts, 5 Sgr., für den einfachen bis ¾ Loth incl. schweren Brief.

Das belgische Porto beträgt:

a) Für Briefe nach und aus den belgischen Grenzorten Arlon, Aubel, Dison, Dolhain, Henri-Chapelle, Herve, Limburg, Stavelot, Spaa und Verviers 10 Cent. = 10 Spf.

b) Für Briefe nach und aus den übrigen belgischen Postorten in den Provinzen Lüttich, Limburg und Luxemburg, dem sogenannten ersten belgischen Rayon, 20 Cent. = 20 Spf.

c) Für Briefe nach und aus den übrigen Gebietstheilen Belgiens, dem zweiten Rayon, 40 Cent. = 40 Spf., unter Anwendung der preußischen Briefgewichts-Progression und Taxbestimmungen, mit Ausnahme der Waarenproben, für welche ⅓, der Kreuzband-Sendungen, für welche pro Bogen 2 Cent., und der recommandirten Briefe, für welche das doppelte Briefporto erhoben wird.

---

1) Verordn. d. Gen.-Postmeisters v. 30. Juni (Amts-Bl. d. k. Post-Departements St. 34. Nr. 170).

2) Verordn. dess. v. 6. Juli (a. a. O. Nr. 174).

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutschland.

Berathung der deutschen National-Versammlung über §. 9. im Art. II. des Entwurfs der Grundrechte. — (Vergl. S. 430.) Der Abg. Cnyrim erhält zuerst das Wort. Wenn von Verletzung des Briefgeheimnisses gesprochen werde, so müsse man die Fälle unterscheiden, wo Verletzungen in gewinnsüchtiger Absicht vorkommen, welche in die Kategorie der Diebstähle fallen, und die zu allen Zeiten und bei allen Administrationen vorgekommen und nie ganz verhütet werden könnten; auch die Eröffnung der Refus- oder Retourbriefe könne nicht hierher gerechnet werden; diese Briefe müssen geöffnet werden, um die Namen der Absender zu erfahren und die Briefe an diese zurückgelangen lassen zu können; die mit der Oeffnung dieser Briefe beauftragten Personen seien aufs strengste angewiesen, jede Einsicht in den Inhalt zu unterlassen; wenn früher in einem oder dem andern deutschen Lande eigentliche Verletzungen des Briefgeheimnisses durch ein Cabinet noir vorgekommen sein möchten, so könne er versichern, daß er sich mit Freuden davon überzeugt habe, daß die Einrichtungen bei der Taxis'schen Post, deren Rechtsconsulent er seit mehren Jahren zu sein die Ehre habe, in deren ganzem Postgebiete so getroffen seien, daß eine solche Verletzung des Briefgeheimnisses ganz unmöglich sei; wenn Bestechungen zur Oeffnung von Briefen stattfänden, würden solche Fälle zur strengsten Bestrafung gezogen werden. Der Präsident: Er glaube, daß es sich hier nicht um eine Rechtfertigung der Taxis'schen Postverwaltung handle; der Redner möge sich an die Sache halten. Abg. Cnyrim: Er habe durchaus nicht den §. 9. als überflüssig hinstellen wollen; es sei jedenfalls zu festerer Begründung des Vertrauens gut, wenn eine solche Bestimmung in die Grundrechte aufgenommen werde. Der Präsident: Es sei ihm soeben ein Amendement der Abgg. Riesser, Wernher, Werner und Stedtmann übergeben worden, dahin lautend, daß statt „Briefgeheimniß" der Ausdruck „Postgeheimniß" gewählt werden möge.

Abg. Osterrath: Zu den Rechten, die ganz nothwendig dem deutschen Volke gewährleistet werden müssen, gehöre das Briefgeheimniß; von den Anträgen, welche gestellt worden, verdiene der Antrag der Minorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses ganz entschieden den Vorzug; Ausnahmen dürfen hier nicht gestattet sein, man habe sonst die alte Politik, die alte Polizeiwirthschaft wieder. Auch der Verbrecher habe ein Recht darauf, daß die Briefe, die an ihn einlaufen, nicht geöffnet werden, man weise sie zurück, dränge sich aber nicht ein in den Austausch der Gefühle, die man selbst

dem Verbrecher gegenüber heilig halten müsse. Es verstehe sich übrigens von selbst, daß ein verhafteter Verbrecher nicht in geschlossenen Briefen correspondiren dürfe, eben so wenig, wie ihm der Gebrauch anderer Rechte der persönlichen Freiheit gestattet sei; der Verfassungsausschuß wolle im Kriegsfall Ausnahmen eintreten lassen; der Feind zwar werde sich immer auf das Recht des Stärkern berufen, auf den alten Satz: „inter arma silent leges," wir aber müssen unsere Freiheiten so heilig achten, daß wir selbst sie in keinem Falle verletzen dürfen. Abg. Riesser vertheidigt das Amendement, statt „Briefgeheimniß" zu sagen „Postgeheimniß;" es handle sich hier darum, gegen die Post als eine Staatsanstalt Garantie zu geben, auf daß sie nicht gemißbraucht werde, um unter dem Vorwand, es fodere das Staatswohl die Verfolgung und Enthüllung gefährlicher Geheimnisse, die schmachvollste, gewaltthätigste Willkühr zu üben. Verletzung des Briefgeheimnisses könne auch durch andere Personen als durch Postbeamte vorkommen; diese Fälle gehören aber nicht hierher; sie fallen unter andere Kategorien von Verbrechen. Abg. Eisenstuck: Es dürfe keine Ausnahme von diesem Rechte des Briefgeheimnisses gestattet werden; es handle sich um eins der heiligsten Rechte, um die Sicherheit des geistigen Eigenthums, um die Sicherheit des ganzen geistigen Lebens des Volks; das geistige Eigenthum müsse wie jedes andere Eigenthum gegen Willkühr geschützt, kein Einbruch dürfe in dasselbe gestattet sein; das geistige Eigenthum müsse unantastbar sein unter allen Umständen. Lieber möge einmal ein Verbrechen unentdeckt bleiben als daß Hunderte in ihrem heiligsten Rechte verletzt werden, und als daß man einen Grundsatz aufstellt, der alle Staatsbürger mit Mißtrauen erfülle und den schriftlichen Austausch der Gefühle und Ansichten in der empörendsten Weise beenge und hemme; wenn nur von „Postgeheimniß" gesprochen werde, so würde dies uns nur gegen die Post als Staatsanstalt schützen und den vielfachsten Mißbräuchen Spielraum gewähren.

Abg. Nerreter: Der aufgestellte Grundsatz bedürfe keiner Rechtfertigung; in einem freien Staate dürfe eine Verletzung eines so heiligen Rechts nie vorkommen, die eins der verabscheuungswürdigsten Mittel der alten Cabinetsherrschaft gewesen. Die Umwandlung des Wortes „Briefgeheimniß" in „Postgeheimniß" sei nicht statthaft, weil sonst Mißbrauch aller Art möglich sei; er erkläre sich ganz entschieden dafür, daß keinerlei Ausnahmen zugelassen werden; sie seien auch durchaus nicht nothwendig; der Staat habe Mittel genug, für die öffentliche Sicherheit zu sorgen, man gebe ihm dazu Mittel des Rechts in die Hand, nicht aber die Mittel der Willkühr und der Despotie; das ganze menschliche Gefühl empöre sich gegen einen solchen Bruch des Vertrauens der Staatsbehörde dem Einzelnen gegenüber, und es möge deshalb die Versammlung dieses

heilige Recht dem Volk unverkürzt und ohne Ausnahme geben, wie es einem freien Volke ziemt. Abg. Wiesner: Er müsse sich gegen den Ausdruck „Postgeheimniß" erklären; denn dieser bezeichne bloß die „Geheimnisse der Post," und zu diesen Geheimnissen gehöre es gerade, daß man das Briefgeheimniß nicht respectire; das Briefgeheimniß müsse unbedingt anerkannt werden; sowie wir eine Ausnahme zulassen, geben wir der Willkühr eine Hinterpforte, die man je nach Umständen und Belieben ganz öffnen könne; er beantrage, daß das Ministerium des Landes, wo eine Verletzung des Briefgeheimnisses stattgefunden, für den daraus entstehenden Schaden haftbar erklärt werde. (Lebhafter Ruf nach Schluß.) Abg. Francke: Er werde die Versammlung nicht lange aufhalten, er werde sich kurz fassen (Heiterkeit); er erkläre sich für die Majorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses. Nach seiner Meinung seien hier Ausnahmen allerdings statthaft, ja nothwendig, denn allerdings können Fälle vorkommen, wo das Interesse des Staats das Recht des Einzelnen überwiegen müsse, und wie z. B. das Staatsinteresse zur Expropriation des materiellen Eigenthums berechtige, so könne es in den geeigneten Fällen im Interesse des Ganzen auch zur Expropriation geistigen Eigenthums berechtigen; man habe von einer Hinterthür gesprochen, die man der Willkühr gebe, wenn man auch nur eine einzige Ausnahme zulasse; er aber sage, daß Die, welche gar keine Ausnahme wollen, den Verbrechen ein Thor, ein wahres Scheunenthor öffnen; hier aber, in den Grundrechten, seien die Ausnahmen, die man für statthaft erkenne, nicht aufzustellen, sondern es solle dies durch ein Reichsgesetz geschehen mit ruhiger, weiser Erwägung.

Die Debatte wird für geschlossen erklärt. Der Berichterstatter des Verfassungsausschusses, Abg. Beseler, sucht die Fassung, welche der Verfassungsausschuß dem §. 9. gegeben, zu rechtfertigen; man solle und müsse das Recht des Briefgeheimnisses geben, soweit das allgemeine Interesse es gestatte; wir selbst aber dürften dieses letztere nicht verletzen; wer hier gar keine Ausnahme zulassen wolle, der könne auch eben so gut sagen, daß der Richter keinen Zeugen verhören dürfe, weil dieser durch einen Eid ja auch genöthigt werden könne, Geheimnisse zu offenbaren. (Auf der Linken Zeichen großer Ungeduld: Schluß! Schluß!) Der Berichterstatter empfiehlt dringend den Antrag des Verfassungsausschusses. Der Antrag Riesser's und Consorten wird mit großer Majorität verworfen; ebenso ein Antrag Wesendonck's, daß die Verletzung des Briefgeheimnisses an allen Beamten, die sich daran betheiligen, nach Maßgabe eines in den Einzelstaaten zu erlassenden Strafgesetzes zu ahnden sei, und ein Antrag Berger's, daß hier unter die Strafen für ein solches Vergehen Dienstentsetzung und Unfähigkeit zu jedem öffentlichen Amt aufgenommen werden solle. Der erste und der

dritte Passus des Antrags des Verfassungsausschusses wird angenommen, der zweite aber, sowie der Antrag der Majorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses abgelehnt. Der §. 9. lautet demnach: „Das Briefgeheimniß ist gewährleistet. Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf nur auf Grund eines richterlichen Befehls vorgenommen werden."

Bei der constituirenden deutschen Nationalversammlung ist eine Eingabe von dem großherzoglich badischen Postrath Harter zu Karlsruhe eingegangen: Beiträge zur Centralisation des deutschen Postwesens, welche an den volkswirthschaftlichen Ausschuß gewiesen wurde.

Der Verwaltungsrath der Dampfschifffahrtsgesellschaft des österreichischen Lloyd in Triest hat sich veranlaßt gesehen, die monatlich einmaligen Courierfahrten zwischen Triest und Ostende (vergl. S. 363) bis auf Weiteres einzustellen.

Oesterreich.

Die Einnahme von der Post betrug im Monat Mai 70,866 Fl. — Nach einer eben jetzt veröffentlichten amtlichen Darstellung der Finanz-Ergebnisse Oesterreichs in den Verwaltungs-Jahren 1831 bis 1847 betrug die Einnahme von der Post

im Jahre 1831	1,562,036 Fl.,	im Jahre 1840	2,259,198 Fl.
—2	1,806,192 "	—1	2,166,569 "
—3	1,902,721 "	—2	2,217,850 "
—4	1,904,014 "	—3	2,004,892 "
—5	1,901,219 "	—4	1,989,273 "
—6	1,934,157 "	—5	1,912,071 "
—7	2,257,223 "	—6	1,963,643 "
—8	2,136,564 "	—7	2,028,058 "
—9	2,171,113 "		

Der Finanzminister hat in der Reichstags-Sitzung erklärt: Die Post kann nicht zur indirecten Steuer gerechnet werden. Die Ueberschüsse derselben sind zufällig und sollen nicht auf Kosten des Publikums erzielt werden.

Preußen.

Die Centralabtheilung der Berliner Nationalversammlung glaubte in Betracht der durch die Zeitungsstempel aufkommenden geringen Summe den großen Grundsatz der Preßfreiheit nicht opfern und unter das drückende Joch einer Finanzmaßregel beugen zu müssen; sie beantragte daher, unter dem 12. Aug., folgenden Gesetzentwurf: 1) „Vom 1. Octbr. d. J. ab wird der Stempel für die

innerhalb des preußischen Staates erscheinenden Zeitungen aufgehoben. 2) Für die außerhalb des preußischen Staats erscheinenden Zeitungen bleibt der, nach dem Tarife zum Stempelsteuergesetze vom 7. März 1822 Einen Thlr. zehn Sgr. betragende Stempel nur insoweit bestehen, als die Zeitungen in Staaten erscheinen, welche eine Stempelabgabe von preußischen Zeitungen erheben."

Die Einnahmen, welche der Staat durch den Zeitungsstempel bis jetzt bezieht, betrugen im Jahre 1842 für ausländische Zeitungen 9168 Thlr., für inländische Zeitungen 56,553 Thlr.; 1847 für ausländische 6701, für inländische 76,417 Thlr.

Der Verfassungs-Entwurf, wie er aus den Berathungen der Verfassungs-Commission hervorgegangen, lautet in seinem §. 15.:

Das Briefgeheimniß ist unverletzlich. Die bei strafgerichtlichen Untersuchungen und in Kriegsfällen nothwendigen Beschränkungen sind durch die Gesetzgebung festzustellen. Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf nur auf Grund eines richterlichen Befehls vorgenommen werden.

Der schlesische Postbeamten-Verein hat bei der preußischen National-Versammlung beantragt:

1) Die Hohe National-Versammlung wolle beschließen:
daß die Bestimmung, zu Folge welcher der größere Theil von der Zahl sämmtlicher Post-Aemter gegenwärtig mit invaliden Offizieren besetzt wird, aufgehoben — und daß dagegen alle Postämter im preußischen Staate fortan nur mit practischen Postbeamten besetzt werden sollen.

Motivirt wird dieser Antrag theils durch Gründe der Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit im Interesse des Post-Instituts selbst — mithin des gesammten großen Publikums, theils durch das Prinzip der Gerechtigkeit gegen die Beamten dieses Instituts.

2) Die Hohe National-Versammlung wolle beschließen:
daß die fixirt angestellten Unterbeamten des Post-Departements als Staatsdiener auch pensionsberechtigt sein sollen.

Motivirt wird dieser Antrag durch Erwägung der traurigen und hülfslosen Lage, in welche diese Beamten bei ihrem einstigen Ausscheiden aus dem Postdienste unverschuldeterweise versetzt werden, und dadurch, daß ihnen Pensions-Ansprüche zugebilligt werden können, ohne die Staatscasse zu belasten.

Sachsen.

Der Herr Finanzminister hat in der zweiten Kammer der Ständeversammlung erklärt, daß gegen den Durchschnitt der Jahre

1844 bis 1847 sich im ersten Halbjahre dieses Jahres (1848) ein Ausfall von ungefähr ¼ Million Thaler zeigt. Die Positionen, bei denen dieser Ausfall vorzüglich Platz ergreift, sind solche, auf welche der stockende Verkehr von vorzüglichem Einflusse ist. Es haben die Posteinkünfte circa 51,000 Thlr., die Zeitungsnutzungen circa 5000 Thlr. weniger Ertrag gegeben im ersten Halbjahre.

Der zwischen Preußen und Sachsen am 6. März 1848 abgeschlossene Vertrag, die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Dresden betreffend, nach welchem diese Eisenbahn (von Jüterbogk nach Riesa) schon Ende October 1848 dem Betriebe übergeben werden soll, lautet in seinem Art. 11.:

In Betreff der Postverhältnisse sind die beiden contrahirenden Regierungen über nachstehende Punkte übereingekommen:

1) Die beiderseitigen Regierungen werden sich hinsichtlich der über Röderau zu spedirenden gegenseitigen Correspondenz-Sendungen mit den gegenwärtig conventionsmäßig bestehenden Porto-Antheilen so lange begnügen, als nicht in Betreff der letzteren eine anderweite allgemeine Regulirung gegenseitig verabredet werden wird. Was die Benutzung der Eisenbahn zu Päckerei-Sendungen zwischen den Orten des beiderseitigen Staatsgebiets betrifft, so werden die contrahirenden Regierungen sich vor Eröffnung des Betriebes wegen Ermäßigung des Gesammt-Portos und der Feststellung der beiderseitigen Antheile daran, nach Maßgabe der Transportstrecken und der Transportleistungen durch die beiderseitigen Postverwaltungen verständigen.

2) Die königlich sächsische Regierung wird ferner gestatten, daß die königlich preußische Postverwaltung, wenn sie es für nöthig finden sollte, auf die Eisenbahnroute von Jüterbogk über Röderau und Leipzig geschlossene Briefpackete zwischen Berlin und Jüterbogk einer- und Halle andererseits gegen eine der königlich sächsischen Postverwaltung zu gewährende Transitgebühr von einem halben Silber- oder Neugroschen per Loth Brutto befördern könne. Für etwaige auf der gedachten Route zu bewirkende Fahrpostsendungen zwischen Berlin und Jüterbogk einer- und Halle andererseits wird die Vergütung an die königlich sächsische Postverwaltung nach Maßgabe der Stipulationen im Art. 8. des Vertrages vom 24. Juli 1843 wegen Benutzung der sächsisch-schlesischen Eisenbahn zur Beförderung der preußischen Postsendungen erfolgen.

3) Für den Transit der preußischen Brief-Packetschlüsse zwischen Berlin einer- und Prag, Wien und Hof andererseits über Dresden und Leipzig werden die bisherigen conventionsmäßigen Vergütungssätze so lange unverändert beibehalten, als die bestehende Posteonvention zwischen Preußen und Sachsen in Kraft bleibt. Nach Ablauf derselben ist jedoch für die gedachten Transit-

Briefpackete statt der bisherigen Transitgebühr von 1 gGr. pro Loth Brutto 1½ Neugroschen pro Loth Seitens der königlich preußischen an die königlich sächsische Postverwaltung zu entrichten.

4) Sollte die königlich preußische Postverwaltung die Eisenbahnroute über Röderau zum Transit von Päckereien und Geldsendungen nach und aus Böhmen und Bayern zu benutzen Veranlassung finden, so werden diese Sendungen für dasjenige Porto auf den künftigen Eisenbahnen durch das Königreich Sachsen befördert werden, welches nach der in dem zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen abgeschlossenen vorerwähnten Vertrage vom 24. Juli 1843 Art. 8—12. für die Transitsendungen aus und nach Sachsen über Görlitz und Dresden bestimmten Transitvergütung sich ergeben wird; auch sollen auf derartige Sendungen die Art. 14 bis 17, 19 und 20. des mehrgedachten Vertrages überall Anwendung finden.

Churfürstenthum Hessen.

In Kassel ist die Einrichtung getroffen worden, daß in verschiedenen Stadttheilen der Residenz fünf Briefkasten ausgehängt sind, welche zur Aufnahme solcher nicht zu recommandirenden unfrankirten Briefe bestimmt sind, die nicht allein zur Annahme bei der Post überhaupt, sondern insbesondere auch zur Beförderung mittelst der Briefpost sich eignen. Diese Briefkasten werden täglich 4 Mal in das Briefpostbureau des Ober-Postamts zu bestimmten Stunden abgeholt.

Luxemburg.

Die Verwaltung der Posten im Großherzogthum, welche 1842 27,825 Fl. und 1843 29,984 Fl. aufgebracht hatte, nahm im Jahre 1844 33,322 Fl. 2 Ct., im Jahre 1845 35,706 Fl. 55 Ct. und 1846 34,940 Fl. 19½ Ct. ein. Obschon die Einnahme des Jahres 1846 um ein Weniges hinter der von 1845 zurückbleibt, so ist im Allgemeinen doch ein bedeutendes Steigen der Postrevenuen nicht zu verkennen, was natürlich auf einen gesteigerten Verkehr hindeutet.

Schleswig-Holstein.

Sämmtliche Portobeträge bei der Briefpost sind vom 1. Juli d. J. an, zur Erleichterung und Vereinfachung des Rechnungswesens im Postfache, in Courantmünze zu berechnen und zu bezahlen, so daß mithin eine Annahme oder Rückgabe von Reichsbankgeldscheidemünze bei Berichtigung des Postgeldes für die mit den Posten ankommenden und die mit denselben abzusendenden Briefe nicht mehr stattfindet. Eine Tabelle, nach welcher das Briefporto demgemäß vom 1. Juli an zu berechnen und zu er-

heben ist, wird die provisorische Regierung von den Postcomptoiren an geeigneter Stelle zu Jedermanns Einsicht auslegen oder anheften lassen. Uebrigens ist das Postgeld nebst den Gebühren bei der Frachtpost vorläufig noch wie bisher in Reichsbankgeld zu berechnen und zu erheben, da die einzelnen auf Reichsbankgeld lautenden Tarsätze für Frachtpostsendungen von der Art sind, daß sie eine einfache Reduction in Courantmünze nicht zulassen.

Großbritannien.

Für den Transport der indischen Post durch Frankreich ist jetzt englischer Seits mit den betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften ein Vertrag auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden, da man den Waghorn'schen Plan der Beförderung über Triest und durch Deutschland vorläufig ganz aufgegeben hat. Der Transport der Poststücke, die mit der indischen Ueberlandpost für England nach Marseille gelangen, geschieht jetzt durch ganz Frankreich auf der Eisenbahnlinie des Centrums bis Paris und von da ebenso bis Havre. Die mit den Directoren der betreffenden Eisenbahnen geschlossenen Uebereinkommen scheinen dem französischen Cours in Bezug auf Schnelligkeit und Sicherheit für jetzt vor jedem andern den Sieg erworben zu haben.

Die britische Recommandations-Gebühr für die aus Preußen nach dem vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland bestimmten, oder dahin durch Preußen transitirenden recommandirten Briefe, welche bisher einen Schilling (10 Sgr.) betrug, ist auf 6 Pence (5 Sgr.) herabgesetzt worden.

Frankreich.

Die Fahrten der Packetboote der französischen Postverwaltung finden vom 1. Juli ab in nachstehender Weise statt:

1) Zwischen Marseille und Malta,
Genua, Livorno, Civita-Vecchia, Neapel und Messina anlaufend:
aus Marseille den 9., 19. und 29. jeden Monats,
aus Malta den 2., 12. und 22. jeden Monats.

2) Zwischen Marseille und Constantinopel,
Malta, den Piräus (Athen), Smyrna und die Dardanellen anlaufend:
aus Marseille den 1., 11. und 21. jeden Monats,
aus Constantinopel den 5., 15. und 25. jeden Monats.
(Anmerkung. Die vorstehend unter 1) und 2) angegebenen Fahrten treffen in Malta auf dem Hinwege den 5., 15. und 25., und auf dem Rückwege den 1., 11. und 21. jeden Monats zusammen.)

3) Zwischen Marseille, Alexandrien und Beyruth:
aus Marseille nach Alexandrien und Beyruth den 10, und 27. jeden Monats nach dem Eintreffen der nach Ostindien bestimmten Post,
aus Beuruth nach Alexandrien den 6. und 19. jeden Monats und
aus Alexandrien nach Marseille nach Ankunft der Post aus Ostindien, welche gegen den 8. und 21. jeden Monats stattfinden soll.

4) Zwischen Marseille und der Insel Corsica:
a) zwischen Marseille und Ajaccio:
aus Marseille jeden Freitag, aus Ajaccio jeden Dienstag;
b) zwischen Marseille und Bastia:
aus Marseille jeden Dienstag, aus Bastia jeden Freitag.

5) Zwischen Calais und Dover:
aus Calais täglich gegen 10 Uhr Abends,
aus Dover täglich gegen 3 Uhr Nachmittags.

In der Sitzung der Nationalversammlung vom 17. Aug. legte M. de Saint-Priest seinen Bericht über den die Postreform betreffenden Gesetzentwurf nieder, welcher wie folgt lautet: Art. 1. Vom 1. Jan. 1849 an unterliegt jeder nicht über 7½ Grammen wiegende Brief einer Taxe von 20 Cent. Die Briefe nach und von Corsika und Algerien sind derselben Taxe unterworfen. Art. 2. Die Briefe, deren Gewicht 7½ Grammen übersteigt und die nicht mehr als 15 Grammen wiegen, sind mit 40 Cent. auszutariren. Art. 3. Für Briefe und Schriften-Packete von einem Gewichte von mehr als 15 Grammen, aber nicht über 100 Grammen wiegend, ist eine Taxe von 1 Frank zu entrichten. Ueber 100 Grammen wiegende Briefe oder Packete werden zu den Posten nicht angenommen. Art. 4. Die recommandirten und chargirten Briefe sind dem doppelten Porto unterworfen. Dieselben müssen frankirt werden. Art. 5. Die Postverwaltung ist ermächtigt zu dem Preise von 20 Cent., 40 Cent. und 1 Fr. Stempel oder Couverts zu verkaufen, deren Anwendung für einen Brief die Frankirung bewirkt. Art. 6. Jedem Functionair oder Agenten der Verwaltung ist untersagt, Briefe, die den ihnen anvertrauten Dienst nicht betreffen, in einem dienstlichen Packete zu versenden oder zu contrasigniren. Die Uebertretung dieses Artikels wird gemäß den Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Prairial des Jahres IX über die, betrüglicher Weise beförderten Briefe bestraft. Art. 7. Jeder an eine die Portofreiheit habende Person adressirte Brief, der für einen Dritten bestimmt ist, ist unmittelbar dem Postbureau behufs der Taxirung zu übergeben. Art. 8. Ein von dem Finanzminister genehmigtes

Verwaltungs-Reglement wird die Art und Weise der Ausführung festsetzen und die hier bezeichneten Maßregeln in Einklang bringen mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. März 1823, welche noch nicht durch das gegenwärtige Decret aufgehoben sind. Art. 9. Der Minister der Finanzen ist mit der Ausführung des gegenwärtigen Decrets beauftragt.

Italien.

In der Deputirtenkammer zu Rom legte am 13. Juli der Minister des Innern folgenden Gesetzentwurf vor: Art. 1. In allen Postbureaux ist das Briefgeheimniß stets und in allen Fällen, welche sie auch immer sein mögen, unverletzlich zu bewahren. Art. 2. Wer von den Ministern Briefe öffnete oder öffnen ließ, ist Staatsverräther und als solcher in Anklagestand versetzt und vor Gericht gestellt.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Der Congreß hat eine Bill angenommen, wornach von allen auf britischen Dampfbooten in den Häfen der Vereinigten Staaten anlangenden Briefen jetzt ein Porto von 25 Cents, statt der bisherigen 5 Cents, als Repressalie für den hohen Portosatz erhoben werden soll, den die in England mit amerikanischen Dampfschiffen ankommenden Briefe zahlen müssen. Die Bill ist, mit der Ueberschrift des Präsidenten versehen, bereits in Wirksamkeit getreten. Man hofft, daß dieses Gesetz eine freundschaftliche Uebereinkunft zwischen den beiderseitigen Regierungen herbeiführen und daher nicht lange in Kraft bleiben werde.

Berichtigung.

Auf Seite 424 Zeile 10 v. o. ist zu lesen: 2 Décimes statt 2 Centimes.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Ueber das Postwesen des Königreichs Norwegen.

Beilage No. 13.

Ueber die Portotaxen in einigen fremden Ländern.

(Fortsetzung zu S. 469.)

In Spanien wurde durch ein Decret vom 17. August 1845 ein unveränderliches Porto zu 1 Real (6 norweg. Schilling) festgesetzt. Von dieser Maßregel heißt es, daß damit nicht eine Herabsetzung in der Bezahlung der Brieftransporte beabsichtigt werde, sondern daß sie getroffen worden sei, um durch ein erhöhetes Mittelporto die Postintraden zum Steigen zu bringen.

In Oesterreich ist 1842 und 1843 das Porto für einen einfachen Brief, der nicht über ½ Loth wiegt (1 Wiener Loth ist ein wenig schwerer als ein norwegisches), bestimmt für einen Abstand bis zu 20 geographischen Meilen (13⅓ norwegische) auf 6 Kreuzer (ungefähr 6 Schilling norweg.), über 20 geographische Meilen auf 12 Kreuzer (11 Schilling norwegisch). [1])

Nach dem Gewicht steigt das Briefporto so, daß bezahlt wird

bis	½	Loth	.	.	.	.	.	.	.	.	einfaches	Porto
über	½	bis	¾	Loth	inclusive	.	.	.	.	.	1½fach	
=	¾	=	1	=	=	.	.	.	.	.	2	=
=	1	=	1½	=	=	.	.	.	.	.	3	=
=	1½	=	2	=	=	.	.	.	.	.	4	=
=	2	=	3	=	=	.	.	.	.	.	5	=
=	3	=	4	=	=	.	.	.	.	.	6	=
=	4	=	6	=	=	.	.	.	.	.	7	=
=	6	=	8	=	=	.	.	.	.	.	8	=
=	8	=	12	=	=	.	.	.	.	.	9	=
=	12	=	16	=	=	.	.	.	.	.	10	=
=	16	=	24	=	=	.	.	.	.	.	11	=
=	24	=	32	=	=	.	.	.	.	.	12	=

u. s. w. für jede 8 Loth größeres Gewicht ein einfaches Briefporto.

1) Auf die Entfernung bis einschließlich 10 Meilen ist durch das Circulare vom 6. Mai 1848 (vergl. S. 348) der Portosatz für den einfachen Brief von 6 Kr. auf 3 Kr. C.-M. herabgesetzt worden. Anmerk d. Herausg.

Bei den Briefposten werden zur Beförderung nur versiegelte Sendungen ohne angegebenen Werth und von nicht höherem Gewicht als 5 Pfund (etwas über 5 *K.* norwegisch) angenommen. Dies ist zu verstehen mit der näheren Bestimmung, daß ein versiegeltes Packet mit geschriebenen Documenten, das nicht über 16 Loth[2]) wiegt, nur zur Briefpost und nicht zur Fahrpost abgegeben werden kann. Wenn das Gewicht einer solchen Sendung 16 Loth[2]) übersteigt, aber nicht mehr als 5 *K.* beträgt, so hat der Absender die Wahl, dazu die Briefpost oder die Fahrpost zu benutzen.

Die Portobezahlung wird berechnet nach der geographischen Lage der Poststationen und deren gegenseitigem Abstand in gerader Linie.

Als Ausnahme bei der Portotaxe von 6 Kreuzer ist zu bemerken, daß Sendungen von einem Postcomtoir nach einem in seinem District belegenen Orte, bis zum Gewichte von 2 Loth incl., ein Porto von 2 Kreuzer kosten, und wenn das Gewicht größer ist, $\frac{1}{3}$ des Betrages, der nach der oben angeführten Gewichtsprogression sich ergiebt.

Ferner wird auch ein geringeres Porto bei den sogenannten Stadtposten bezahlt, für welche übrigens specielle Tarife gelten; ebenso bei den Correspondenzen zwischen einzelnen Punkten in den Umkreisen größerer Städte und diesen letzteren selbst, welche Correspondenz ausnahmsweise angesehen wird, als ob sie zum Localtransport eines solchen Centralpunktes gehöre, in welchem Falle das Porto nach speciellen Stadtpost-Tarifen berechnet wird.

Gedruckte oder lithographirte Circulare, Preiscourante, Börsenzettel, Bücher, Broschüren, Musikalien und andere gedruckte Werke, auch Waarenmuster, welche unter Kreuzband versendet und bei der Aufgabe bezahlt werden, nimmt man nur bis zum Gewichte von 2 *K.* für die Briefpost an, wobei für solche Sendungen nur $\frac{1}{3}$ von dem gewöhnlichen Briefporto zu erlegen ist, und im Falle dabei ein geringerer Betrag als die einfache Brieftaxe herauskommen würde, ist diese dennoch allemal zu entrichten. Für Briefe, die solchen Sendungen beigeschlossen sind, muß das tarifmäßige Porto ohne Ermäßigung bezahlt werden.

Von Sendungen, welche unter Recommandation eingeliefert werden, in welchem Falle dem Absender ein Aufgabeschein ausgestellt und von dem Empfänger eine Bescheinigung gefordert wird, ist eine Recommandationsgebühr zu erlegen, welche ohne Rücksicht auf Entfernung zu 6 Kreuzer angesetzt ist. Für die Recepisse, die bei solcher Gelegenheit von den Postcomtoiren ausgestellt werden,

---

2) Nicht 16 Loth, sondern 6 Loth. Vergl. Hofkammer-Decret v. 7. März 1843. Anmerk. d. Herausg.

wird keine Gebühr weiter eingefordert. Aber wenn bei der Aufgabe ein Retour-Recepisse, das ist ein Recepisse, welches, mit des Empfängers Unterschrift versehen, an den Absender zurückgeschickt wird, so hat dieser dafür das Porto wie für einen einfachen Brief zu bezahlen. Für die Rücksendung uneingelöster Briefe wird kein besonderes Porto bezahlt, sondern bei der Rücklieferung an den Aufgeber wird nur das Porto bis zu dem auf der Adresse angegebenen Bestimmungsorte gefordert. An Orten, wo Bestellgeld nach besondern Bestimmungen zu erlegen ist, darf dasselbe doch nicht eingefordert werden, wenn der Empfänger seine Sachen von dem Postcomtoir abholen läßt. In Betreff dieses Bestellgeldes ist zu bemerken, daß in dem lombardisch-venetianischen Königreiche, in Wien und in jedem Postorte, wo es keine vom Staate besoldete Briefträger giebt, von dem Adressaten an Bestellgeld respective 3 Centesimi oder $\frac{3}{5}$ Kreuzer, 1 Kreuzer oder $\frac{1}{2}$ Kreuzer eingefordert wird. Wenn Jemand verlangt, daß seine einlaufenden Briefe bei dem ausliefernden Postcomtoir in einem besondern Raume aufbewahrt werden, so bezahlt er dafür eine „Fachgebühr" von 1 Kreuzer pro Stück.

Das österreichische Staats-Privilegium scheint sich in Beziehung auf die Briefbeförderung weiter zu erstrecken als in den beiden obenerwähnten Staaten, Großbritannien und Nordamerika, indem der einzige Fall, wie es scheint, wo man Privatgelegenheit benutzen kann, der ist, daß man in einem inländischen Hafen mit abgehenden Schiffen, die nicht periodisch regelmäßige Fahrten machen, Briefe und Packete ohne Vermittelung des Postwesens versenden darf. Wenn dagegen in einem Schiffe, das in einem Hafen landet, wo sich eine öffentliche Postanstalt befindet, sich Briefe an Bord finden, so müssen diese an das Postwesen zur weiteren Behandlung abgeliefert werden, wenn sie auch für den Landungsplatz selbst bestimmt sind. In einem solchen Falle muß der Empfänger für die Besorgung des Postwesens eine gewisse mäßige Bezahlung erlegen.

Correspondenzfreiheit existirt in Oesterreich in gewissen Fällen, aber deren Ausdehnung und Bedingungen sind aus dem erlassenen Porto-Regulativ nicht zu erfahren.

Die Bezahlung für die Beförderung von Zeitungen und Journalen durch die Posten ist durch besondere Bekanntmachungen bestimmt.

Die Fahrposten oder Frachtposten befördern Sachen von bestimmtem Geldwerth oder von schwerem Gewicht, die nicht mit den Briefposten gehen können.

Anmerkung. Da angenommen wird, daß die vergleichende Darstellung von der Postverfassung mehrer ausländischen Staaten dem Gesetz

vom 19. Januar 1837 angepaßt werden müsse, so hat man sich hier und an andern Orten darauf beschränkt, nur die Beförderung von Briefen, Bancozetteln und von gedruckten Sachen zur Sprache zu bringen, welche nach vorliegendem Regulativ als Gegenstand der Briefpostversendung zu betrachten sind.

Die Bezahlung für Versendung von Papiergeld und Banknoten besteht a) in der für die Frachtpost bestimmten Werthtaxe, b) in dem Briefporto für einen einfachen Brief, mag ein solcher mit folgen oder nicht; mitfolgende Briefe von größerem Gewicht als ½ Loth bezahlen das tarifmäßige Porto, und c) in der Recommandationsgebühr von 6 Kreuzer. Die Werthtaxe beträgt für jede 100 Gulden:

bis 2 geographische oder deutsche Meilen 2 Kreuzer,

über	2	bis	6	=	=	=	=	4 =
=	6	=	10	=	=	=	=	6 =
=	10	=	16	=	=	=	=	8 =
=	16	=	22	=	=	=	=	10 =
=	22	=	28	=	=	=	=	12 =
=	28	=	36	=	=	=	=	14 =
=	36	=	44	=	=	=	=	15 =
=	44	=	52	=	=	=	=	16 =
=	52	=	60	=	=	=	=	17 =

und hernach für jede 10 Meilen 1 Kreuzer mehr.

Für Werthsummen unter 100 Gulden wird bezahlt:

a) bis 25 Fl. incl. ein Viertel;
b) über 25 Fl. bis 50 Fl. die Hälfte von dem für 100 Fl. bestimmten Porto;
c) für Summen über 50 Fl. wird wie für volle 100 Fl. bezahlt.

Für Werthsummen über 1000 Fl. bis 10,000 Fl. wird bei Ueberschreitung des Belaufs von 1000 Fl. die oben angegebene Werthtaxe um ein Sechstel, und bei Ueberschreitung des Belaufs von 10,000 Fl. um ein Drittel ermäßigt. Wenn unter einer Sendung von Banknoten baares Geld in Gold oder Silber unter dem geringsten Belauf einer Banknote, oder unter 5 Gulden, enthalten ist, so wird für diesen Ausfüllungsbetrag nicht dieselbe Bezahlung, wie für Münze erhoben, sondern das Porto von diesem Gold oder Silbergelde wird zusammen mit dem für die Banknoten oder nach der Papiergeldtaxe berechnet. Die unter lit. A. beigefügte Tabelle[3]) enthält eine nach der oben angeführten Regel aufgemachte Berechnung über österreichische Papiergeldsendungen in verschiedenem Betrage von 5 bis 5000 Spthlr. und auf folgende Ent-

3) Da das Wesentlichste aus derselben nachstehend mitgetheilt wird, so sieht man von deren Beigabe ab. Anmerk. d. Herausg.

fernungen: 6, 12, 18, 24, 36, 48 und 72 norwegiſche Meilen; die in Parentheſe beigefügte Zahl ſtellt ungefähr das norwegiſche Porto dar (Schreib- und Waggeld und Auslieferungsgebühr eingeſchloſſen) für Papiergeldſendungen von demſelben Betrage und in gleichen Diſtanzen, wie die oben angegebenen. Das öſterreichiſche und das norwegiſche Mittelporto von dem auf der Tabelle angegebenen Belauf in den erwähnten Diſtanzen iſt folgendes:

Summen.	Oeſterreichiſches Porto.	Norwegiſches Porto.
5 Spthlr.	19 ß.	28½ ß.
10 "	19 "	28½ "
20 "	22½ "	28½ "
50 "	33 "	28½ "
100 "	47½ "	34 "
200 "	78½ "	47 "
500 "	1 Spthlr. 49½ "	97 "
1000 "	2 " 51 "	1 Spthlr. 47 "
2000 "	4 " 61 "	2 " 65 "
3000 "	6 " 72 "	3 " 108 "
4000 "	8 " 83 "	4 " 114 "
5000 "	10 " 74 "	6 " 14 "

Aus dieſer Zuſammenſtellung iſt erſichtlich, daß für die geringſten Beläufe bis zu 20 Spthlr. das öſterreichiſche Geldporto billiger iſt als das norwegiſche, wogegen das erſte wieder höher wird als das letztere, wenn die Summen auf 50 Spthlr. und darüber ſteigen. In der oben gemachten Berechnung iſt das Beſtellgeld für Geldbriefe, das von den Poſtboten erhoben wird, nicht mit begriffen. Dieſes iſt in Norwegen folgendermaßen beſtimmt:

a) für einen Brief, der nicht über 3 Loth wiegt . 1 Schilling;
b) für einen Brief, der über 3 Loth aber doch unter 20 Loth wiegt . . . . . 3 "
c) für einen Brief, der 20 Loth und darüber wiegt 6 "

In Oeſterreich wird an Beſtellgeld für eine Papiergeldſendung, die durch den Poſtboten dem Empfänger ins Haus gebracht wird, 2 Kreuzer (2 Schilling norw.) bezahlt und für die Ueberſendung eines Aviſo-Zettels (Benachrichtigung, daß ein Geldbrief angekommen ſei) 1 Kreuzer (1 Schilling).

Für die Rückſendung eines Geldbriefs, der nicht eingelöſt worden, wird die Hälfte des tarifmäßigen Porto bezahlt.

In Rußland iſt ein unveränderlich Porto von 10 Kopeken (8 ß.) für jeden Brief feſtgeſetzt, der den Poſten zur Beförderung übergeben wird.

Ueber die Resultate, welche diese in Spanien, Oesterreich und Rußland vorgenommenen Portoreformen geliefert haben, ist man nicht im Stande, einige Aufschlüsse zu geben.

Nach dieser Betrachtung der Wirkungen, welche die englische Portoreform ausgeübt hat auf die Briefstaxen in einzelnen fremden Ländern, gehen wir über zur Darstellung der Regeln für die Briefbeförderung in einigen Staaten, wo keine wesentliche Reformen in dieser Hinsicht während der letzten Jahre vorgenommen sind.

Der in Frankreich für die Briefversendung geltende Tarif ist durch ein Gesetz vom 15. März 1827 bestimmt. Das Porto richtet sich sowol nach der Entfernung als nach dem Gewicht. Nach der Entfernung geht es in folgender Proportion fort:

Bis 40 Kilometer incl.	(3½ norw. Meile)	20 Cent.	(4 ß. norw.)
über 40 bis 80	(7 norw. M.)	30	(6		)
80 (7 n. M.)	bis 150 (13 n. M.)	40	(8		)
150	220 (19 n. M.)	50	(10½		)
220	300 (26 n. M.)	60	(13		)
300	400 (35 n. M.)	70	(15		)
400	500 (44 n. M.)	80	(17		)
500	600 (53 n. M.)	90	(19		)
600	750 (66 n. M.)	1 Fr. —	(21		)
750	900 (79 n. M.)	1	10	(23	)
900	und darüber	1	20	(25	)

Das Gewicht wird nach Grammen und halben Grammen berechnet. Briefe, die weniger als 7½ Grammen wiegen (ungefähr ½ Loth) sind einfach und bezahlen nur einfaches Porto. Ueber dieses Gewicht wird bezahlt:

1½faches Porto für ein Gewicht von 7½ Grammen bis 10 Gr. (ungef. ⅔ Loth) excl.

2fach. Porto für ein Gew. von 10 Gr. bis 15 Gr. (ungef. 1 Loth) excl.

2½ = = = = = = 15 = = 20 = (= 1½ =) =

3 = = = = = = 20 = = 25 = (= 1⅔ =) =

und so fort ½faches Porto mehr für jede 5 Grammen (⅓ Loth).

Das Porto für Briefe, welche innerhalb einer Stadt circuliren, ist folgendermaßen bestimmt:

Unter einem Gewicht von 15 Grammen (1 Loth) 1 Décime (2 ß.),
von 15 Grammen bis 30 Gr. (2 Loth) excl. 2 = (4 =)
= 30 = = 60 = (4 Loth) = 3 = (6 =)
und so fort 1 Déc. (2 ß.) mehr für jede 30 Gr. (2 Loth.)

Zwischen Communen, die unter ein und dasselbe Bureau oder Auslieferungs-Comtoir gehören, ist das Porto folgendermaßen bestimmt:

Unter 7½ Grammen (½ Loth) . . . 1 Décime (2 ßr.),
von 7½ Gr. bis 15 Gr. (1 Loth) excl. 2 = (4 =)
= 15 = = 30 = (2 Loth) = 3 = (6 =)
und so fort 1 Déc. (2 ßr.) mehr für jede 30 Grammen.

Eine besondere Aufmerksamkeit verdient der sogenannte „service rurale“ in Frankreich. Es werden darüber folgende Bemerkungen mitgetheilt, welche den Bestand vom Jahre 1843 darstellen. Jede Commun dieses Landes, die nicht ihr eigenes Postcomtoir hat, empfängt ihre Briefe durch Landbriefboten (facteurs rureaux). Die Briefträger bringen jeden Brief in die Wohnung des Adressaten, und holen die abgehenden Briefe entweder von dort, oder aus einem Briefkasten ab, der in jeder Ortschaft, meistens in deren Mittelpunkt angebracht ist, wo die Einwohner ihre Briefe niederlegen. In diesem Kasten befindet sich ein Stempel, wovon der Postbote einen Abdruck nehmen muß, den er, wenn er seine Runde vollendet hat, im beikommenden Postcomtoir vorzeigt als Beleg, daß er beim Briefkasten war. Im Jahr 1843 gab es in Frankreich 36,950 Communen. 2754 Communen, welche jede ihr Postcomtoir hatten und von den Ruralcommunen 212, wo die Postboten sich 2mal im Tage einfanden, 18,896, wo die Postboten sich einmal täglich einfanden, 15,088, wo die Postboten nur jeden zweiten Tag ankamen.

Die Anzahl der facteurs rureaux betrug 9000, und die jährliche Besoldung derselben 4,000,000 Fr., welches in runder Zahl 440 Fr. jährlichen Lohn für jeden Postboten ergiebt. Die Commune, welche ihre Briefe jeden Tag zu empfangen wünscht, sucht darum durch ihren Municipalrath nach. Eine solche Begünstigung wird ihr allemal zugestanden, wenn das Ansuchen vom Präfect des Departements unterstützt wird. Im Jahr 1846 war die Landpostbeförderung in Frankreich so erweitert, daß jede Commune täglich eine Post hatte.

Dieses Landpostwesen ist auf die Weise organisirt, daß jeder Municipalrath (ein solcher findet sich in jeder Commune) nach Stimmenmehrheit sich darüber erklärt, durch welches Postcomtoir er wünsche, daß die Commune, welche er repräsentirt, ihre Briefe empfange. Auf solche Weise wird das Landarrondissement eines jeden Postcomtoirs gebildet. Nach der Anzahl der Communen, die es unter sich begreift, erhält das Comtoir die nöthige Anzahl von Postboten, von denen jeder seine Route nimmt, worauf er die ihm anvertraueten Briefe austheilt.

Die Landpostboten empfangen oder vertheilen jährlich 25 Millionen Briefe nach und aus den Landdistricten. Diese Briefe können auf folgende Weise classificirt werden:

1) Briefe zur Beförderung von einem Bureau zum andern . . . . . 18,130,000 Fr.
2) Localbriefe, oder solche, die in dem Districte circuliren, in dem sie geschrieben sind . . 7,350,000 =

zusammen 25,480,000 Fr.

Die erstgenannten werden mit Ansätzen von Porto belegt. Zuerst das gewöhnliche, das nach der Entfernung steigt, und das ungefähr 5,400,000 Fr. einbringt, und hierzu ein unveränderliches Zuschlagporto von 1 Décime (2 ß.) pro Brief. Dieses Zuschlagporto (Décime rural), das jetzt soll aufgehoben sein, brachte im J. 1842 ein 1,813,000 Fr. Beide Portoansätze zusammen also 7,213,000 Fr

Briefe, die von der Localcorrespondenz herrühren, bezahlen, wie zugleich angeführt wird, durchweg nur 1 Déc. oder 2 ß. pro Brief. Im Jahr 1842 war die Ausbeute 735,000 Fr.

Folglich betrug die gesammte Einnahme von der Briefbeförderung, welche in bemeldetem Jahre durch die Landpostboten stattfand . . . . . 7,948,000 Fr.

Wenn man bei diesem Belauf nur die Summe in Betracht zieht, welche das eigentliche Landporto einbrachte, so ergab

1) das Supplementarporto (Décime rural) 1,813,000 Fr.
2) das Localporto . . . . 735,000 =

zusammen 2,548,000 Fr.

Es kann inzwischen nicht geleugnet werden, daß fast sämmtliche Briefe der ersten Classe ohne den service rural nicht würden in Circulation gesetzt sein, wofür man also auf deren Conto 5,400,000 Fr. von dem stufenweis steigenden Porto übertragen kann, welche jene Briefe in dem angegebenen Jahre außer den Ruraldécimen eingebracht haben.

Da nun die Ausgaben bei dieser Briefbeförderung im Jahr 1842 4,000,000 Fr. ausmachten, so verbleibt ein reiner Ertrag für die Staatscasse mit der runden Zahl von 4 Millionen Frcs.

Auch auf die Posterträgnisse im Allgemeinen hat die erleichterte Beförderung von Landbriefen einen heilsamen Einfluß ausgeübt. Nach einer Mittheilung vom Jahr 1843 stieg in den 8 Jahren, welche der Errichtung der poste rurale vorausging (die im Jahr 1830 zu Stande gebracht wurde) die Brutto-Einnahme im französischen Postwesen (die Rechnung wies wenigstens damals die Netto-Einnahme nicht nach) ungefähr um 6,000,000 Fr., in den 8 folgenden Jahren betrug der Zuwachs 11,000,000 Fr., oder fast das Doppelte, und die Einnahme ist später stets jährlich um beiläufig 5 Procent gestiegen, welcher Zuwachs vornehmlich der poste rurale zugeschrieben wird.

In Betreff der Portomoderationen im Allgemeinen ist folgendes zu erwähnen:

Waarenmuster bezahlen nur ein Drittel des Porto für einen Brief von gleichem Gewicht, jedoch blos, wenn folgende Formalitäten beobachtet werden:

1) Die Proben müssen unter Kreuzband oder auf solche Weise verpackt sein, daß man deutlich die Beschaffenheit der Einlage erkennen kann.
2) Es darf in der Sendung sich nichts Anderes handschriftlich vorfinden, als die Adresse und die Ordnungs-Nummern.
3) Wenn die Probe an einen Brief angebunden wird, so muß der Faden, der beide zusammenhält, lang genug sein, daß die Probe und der Brief abgesondert gewogen werden können.

Das Porto für einfache Briefe an Unterofficiere, Soldaten und Matrosen ist auf 25 Centimes (5 ßr.) ohne Rücksicht auf den Bestimmungsort festgesetzt, aber die Briefe müssen, um dieser Moderation theilhaftig zu werden, frankirt sein.

Das Porto für gedruckte, gestochene oder lithographirte Briefe mit Geburts-, Heiraths- oder Todes-Anzeigen ist im Frankirungsfalle auf 1 Décime (2 ßr.) für jeden Brief bestimmt, ohne Rücksicht auf die Entfernung, und zu 5 Centimes (1 ßr.), wenn solche Briefe nicht außerhalb des Postarrondissements versendet werden, wo sie aufgegeben sind.

Für gedruckte Sachen unter Kreuzband wird 5 Centimes für den Bogen bezahlt und für Journale 4 Centimes.

Insgemein müssen diese, sowie auch die Geburts-, Hochzeits- und Todesanzeigen gestempelt werden.

Unter lettres chargées oder recommandirten Briefen versteht man solche, für welche der Absender doppeltes Porto bezahlt, und die bei der Ankunft am Bestimmungsorte nur gegen Bescheinigung an den Adressaten oder an seinen Bevollmächtigten ausgeliefert werden. Solche Briefe müssen mit einem Couvert und wenigstens mit zwei Lacksiegeln, welche ein Gepräge enthalten, versehen sein. Die Postdirectoren geben darüber einen datirten und numerirten Empfangsschein. Im Falle, daß ein solcher Brief verloren ginge, wird entweder, und zwar zunächst dem Adressaten, oder, wenn dieser nicht zu finden sein sollte, dem Aufgeber des Briefs ein Ersatz von 50 Fr. gezahlt.

Man kann auch kostbare Sachen (Juwelen) mit der Post versenden, wenn man deren Werth angiebt, der nicht weniger als 50 Fr. und nicht über 1000 Fr. betragen darf, und wenn man sie in eine mit Bindfaden umbundene und versiegelte Schachtel oder ein Etui verpackt. Das Porto für jeden Gegenstand dieser

Art ist auf 5 Procent[4]) des Werthes bestimmt. Geht er verloren, so hat das Postamt den Werth zu erstatten.

Unter articles d'argent versteht man Summen, die in die Casse eines Postbeamten eingezahlt werden, damit sie bei einem andern Postcomtoir wieder ausgezahlt werden. Das Document, welches für die eingezahlte Summe ausgestellt wird, heißt Mandat, und kann weder verhandelt, noch übertragen werden. Für dasselbe wird eine Gebühr von 5 Proc.[5]) der eingezahlten Summe, oder 1 Sou von jedem Frank, voraus entrichtet.

Die Procente, sowol für Anweisungen als für kostbare Sachen (Juwelen), sollen nunmehr auf 2 Procent herabgesetzt werden. Wer durch die Post Geld absendet, bezahlt keine Stempelabgabe, wenn die Summe nicht 10 Fr. (1 Spthlr. 90 Ngr.) übersteigt; beträgt sie mehr als 10 Fr., so ist eine Abgabe von 35 Cent. (7 Ngr.) dafür zu erlegen.

Außer dem Mandat empfängt der Absender von dem beikommenden Postdirector eine Quittung gleichen Inhalts. Die Quittung behält der Absender, während das Mandat für den Gebrauch des Adressaten bestimmt ist.

Postmandate von 200 Fr. und darunter werden auf Sicht bei allen Comtoiren ausgezahlt; Mandate über 200 Fr. werden nur ausgezahlt nach einem Avis von der beikommenden Administration an den Director, der die Zahlung zu leisten hat. Jeder Inhaber einer Postanweisung muß, um die bezeichnete Summe zu erhalten, den Brief des Absenders beibringen, der die Anweisung begleitet hat, und da über die erhobene Summe quittirt werden muß, so muß er, wenn er nicht schreiben kann, von zwei ansässigen Personen begleitet sein, die in seinem Namen unterzeichnen können.

Briefe oder Packete, die nicht eingelöst worden sind, oder die wegen mangelhafter Adresse, Wohnungsveränderung und dergl. nicht haben an ihre Bestimmung gelangen können, werden nach Verlauf einer gewissen Zeit in Paris gesammelt und dort geöffnet, um sie an die Aufgeber zurückzusenden, oder wenn diese nicht aufzufinden sind, dieselben nach Verlauf einer Frist von 6 Monaten zu vernichten, vorausgesetzt, daß sich darin nicht Documente oder Sachen von Werth vorfinden.

Gebühren sind, so viel man hat erfahren können, den Postbeamten und Postbediensteten in Frankreich jedenfalls nicht als rechtmäßiger Anspruch zugestanden. Den Postboten ist ausdrücklich untersagt, für die auszutragenden Briefe mehr als das darauf haftende Porto anzunehmen oder gar zu verlangen.

---

4) Jetzt 2 Procent.
5) Jetzt 2 Procent.

Ob die Postmeister in Frankreich wie anderwärts berechtiget sind gegen besondere Vergütung Einzelnen gewisse Begünstigungen zuzugestehen, z. B. Briefe nach der festgesetzten Aufgabezeit noch einzuliefern, weiß man nicht.

Das französische Postwesen behält sich das Monopol vor, Briefe und Packete bis zu einem Gewicht von etwas über 2 norwegische Pfund zu befördern. Die nähern Bedingungen dieses Privilegiums vermag man nicht mit Sicherheit anzugeben, aber in einem Vorschlage zur Reform in dem französischen Posttarif, welcher von der Regierung im Jahr 1846 der Deputirten-Kammer vorgelegt (s. unten), aber nicht zum Gesetz erhoben wurde, finden sich einige diesen Punkt betreffende Bestimmungen, die bei Motivirung des Gesetzentwurfs als genauer Ausdruck der in Geltung stehenden Vorschriften angeführt werden.

„Es ist jedermann verboten, bei sich zu führen oder aus„zuliefern einen Brief oder ein Papierpacket (von 1 Kilogram„me Gewicht oder darunter) bei einer Strafe von 150 bis „300 Fr. Die Strafe wird auf 1000 Fr. bestimmt, wenn die „ungesetzlich transportirten Briefe eingebracht werden auf einer „Eisenbahn und in größerer Anzahl als 25."

„Von diesen Bestimmungen sind ausgenommen: 1) Briefe „und Manuscripte, welche die Personen direct angehen, die sie „bei sich haben, oder bei denen diese Personen in Diensten „stehen, ihre Herren. 2) Die Briefe und Manuscripte, welche „Packeten, Kisten oder Ballen beigegeben werden zum Behuf „der Versendung mit Diligencen, Frachtwagen oder auf Eisen„bahnen, sobald diese Briefe oder Manuscripte ausschließlich „jene Gegenstände betreffen."

Der obenerwähnte Gesetzentwurf über Ermäßigung der Portotaxen[6]) enthält unter andern folgende 6 Artikel:

Art. 1. Vom 1. Jan. 1847 an wird die Abgabe von 1 Décime aufgehoben, welche durch das Gesetz vom 3. Juni 1829 Art. 2. auf diejenigen Briefe gelegt ist, welche bestimmt sind nach Communen, oder abgesandt werden von Communen, in denen sich kein Postetablissement befindet. (Diese Abgabe soll, wie oben angeführt wurde, nunmehr aufgehoben worden sein.)

Art. 2. Von derselben Zeit an soll anstatt des Tarifs, der in dem Gesetz vom 15. März 1827 Art. 1. enthalten ist, folgender Tarif für das Briefporto gelten:

---

6) Der Gesetzentwurf über die Posttaxen, welcher eben jetzt der National-Versammlung vorgelegt worden ist, befindet sich S. 491.

Anmerk. d. Herausg

Für einen einfachen Brief und für jede Entfernung

bis zu 20 Kilometer	($1\frac{1}{9}$ norw. M.)	incl.	1	Déc.	(2	ß.)
über 20 bis 40	= ($3\frac{1}{3}$	=	=	) =	2	=	(4	=)
= 40	= 120 = ($10\frac{1}{2}$	=	=	) =	3	=	(6	=)
= 120	= 300 = ($26\frac{1}{2}$	=	=	) =	4	=	(8	=)
= 300	=				5	=	($10\frac{1}{2}$	=)

Art. 3. Die Bestimmungen im Art. 3. des erwähnten Gesetzes über die Portoprogression nach dem Gewicht der Briefe, sowie über das Porto, welches nun von Briefen aus oder nach sämmtlichen Communen erhoben wird, bleiben fortwährend in Kraft.

Art. 4. Doch soll in Communen, wo täglich mehr als 5mal Briefe vertheilt werden, das Porto für den einfachen Brief 15 Centimes (3 ß.) sein.

Art. 5. Das Porto für einfache Briefe an Unterofficiere, Soldaten und Matrosen, welche unter der Fahne stehen, oder Dienste auf Kriegsschiffen thun, ist ohne Rücksicht auf Entfernung, 10 Centimes (2 ß.). Die Frankirung ist eines jeden Willen überlassen.

Art. 6. Imgleichen soll vom 1. Januar 1847 an die Taxe für Geldsendungen oder Juwelen, welche den Posten überliefert werden, 2 Procent betragen von dem Belauf des Geldes oder von dem Werthe des Gegenstandes. (Diese Ermäßigung soll, wie schon oben angeführt wurde, nunmehr in Kraft getreten sein).

In den Motiven, womit der französische Finanzminister diesen Vorschlag begleitete, schickte derselbe eine Uebersicht über die englische Portoreform und über Rowland Hills System voraus. Die Annahme desselben in Frankreich widerrieth er jedoch ganz entschieden und stellte zur Unterstützung seiner Meinung das von England in dieser Richtung gegebene Beispiel als ganz abschreckend und die vorgenommene Portoermäßigung in finanzieller Rücksicht als ein vollständig mißglücktes Unternehmen dar. Mit diesem Gutachten, das jedoch auf Data gebauet war, von denen mehre factisch unrichtig, und wie es im Ganzen scheint, allzu einseitig und unbegründet waren, characterisirte er die vorgenommene Reform noch weit mehr als unbesonnenen Versuch, als es die Gegner des Pennyporto in England gethan hatten, deren Aeußerungen doch schon bekannt genug geworden waren.

Der französische Finanzminister stellte als Ausgangspunkt in seinem Antrage auf Portoermäßigung folgende Tabelle über das Durchschnittsporto in verschiedenen Ländern auf:

England	10 Centimes	(2	ß.)
Spanien	27,5 =	(6	=)
Nordamerika . . .	29,5 =	(6	=)

Sardinien	34,2	Centimes	(7 ß.)
Oesterreich	23,3	=	(5 =)
Rußland	40	=	(8 =)
Frankreich	43,1	=	(9 =)

die taxe rurale darunter nicht begriffen.

Es ist hierbei zu bemerken, daß man aus diesen Angaben nicht schließen kann, das französische Postwesen sei theurer als das anderer Nationen, indem zu einem gründlichen Vergleiche erforderlich sein würde, nähere Untersuchungen über die verschiedenen Landespostanstalten und ihre Leistungen anzustellen. Gewiß ist, daß wenn die französische Postadministration ihre Postcurse einschränken wollte, die in solcher Frequenz bestehen, daß alle Punkte des Reichs bis auf das kleinste Dorf jeden Tag mit einander correspondiren können, oder wenn sie die Briefbesorgung in den Landcommunen aufhöbe, oder ähnliche Verfügungen träfe, das Durchschnittsporto herabgebracht werden könnte von 43 Cent. auf 24 oder 25 Cent. (5 ß.), wobei doch die Postintraden denselben Ueberschuß lieferten wie jetzt. Geht man von diesem Standpunkte aus, so wird man sich durch Vergleichung fremder Postanstalten mit der französischen leicht überzeugen, daß diese, obgleich ihr Tarif der höchste ist, doch bei weitem noch nicht die theuerste sei.

Der Finanzminister glaubte jedoch, daß der Stand des Postbudgets eine Ermäßigung des Porto zulasse, welche von der öffentlichen Meinung als heilsam angesehen wurde. Er wies zu diesem Zweck nach, daß die Brutto-Ausbeute des Briefporto jährlich ungefähr betrage 42 Millionen Franks oder 7,500,000 Spthlr. (darunter nicht begriffen 2,300,000 Fr., welche die taxe rurale abwirft), während alle Ausgaben bei der Postadministration, durch welche andere wichtige Hebungen außer dem Briefporto eingezogen würden, sich bis auf 33 Millionen Franks (5,900,000 Spthlr.) beliefen, so daß also der Ueberschuß ausmache 9 Millionen Fr. (1,600,000 Spthlr.)

In Betreff der Frage, in welchem Verhältniß eine solche Reduction vorzunehmen sei, bemerkte der Minister, daß wenn sie ein ersprießliches Resultat geben solle, so müsse sie so bedeutend sein, daß sie die Correspondenz so vervielfältige, wie es die Natur der Verhältnisse und der Gewerbe mit sich bringe, und daß demnach das Durchschnittsporto nicht merklich die Hälfte seiner jetzigen Höhe übersteigen dürfe. Zwar wird bei dieser Reform angeführt, daß sie besonders im ersten Jahre einen um so wichtigeren Einnahmeverlust nach sich ziehen werde, als dieser mit den vermehrten Ausgaben zu gleicher Zeit eintreten werde, welche aus der sehr vermehrten Anzahl abgehender und ankommender Briefe folgten; aber dies ist nach des Finanzministers Meinung eine Betrachtung, die ganz entscheidend für die Herabsetzung des Briefporto spricht,

und es liegt darin die Möglichkeit und der Vortheil für die Nation, daß man, welches finanzielle Opfer eine so große Verbesserung in der Lage des Landes auch bedingen möge, dadurch alle Verbindungen erleichtert und verbessert und demgemäß das Briefporto so mäßig ansetzt, daß es von allen Classen des Publikums bestritten werden kann, welchen man damit Zugang zu dem heilsamen Gedankenverkehr eröffnet. Diesem Ziele, bemerkt der Minister, könne man sich annähern durch eine Ermäßigung, die zwar nicht so radical wie die englische wäre, aber doch von der Bedeutung, daß das Durchschnittsporto künftig nicht 30 Centimes übersteige.

Nachdem darauf der Minister das Erforderliche über die Aufhebung des Ruralporto abgehandelt hat, geht er über zur nähern Begründung des Vorschlags wegen Herabsetzung des Porto. Er weist zuerst die Unräthlichkeit nach, in Frankreich ein unveränderliches Porto einzuführen. Nach den Resultaten, die man in England gesehen habe, müsse es als unausführbar betrachtet werden, das Porto bis auf 10 Centimes (2 Sgr.) herabzusetzen. Aber bestimme man es höher, so würden alle Briefe auf den kürzern Distanzen allzu hoch besteuert werden. Fürs erste machte er bemerklich, daß die Staatscasse dabei verlieren werde, weil gerade auf den kurzen Routen die Privatgelegenheiten am häufigsten seien und folglich das Postmonopol des Staats am meisten Eingriffen ausgesetzt, weil das Publikum nicht gern die Post benutze, wenn das Porto so hoch sei, daß man es der Mühe werth finde, es zu umgehen. Dazu komme, daß diese Art Briefe bei einem geringen Porto viel zahlreicher werden könnten, weil diese Correspondenz sich jeden Tag, jeden Augenblick darbiete, und weil sie nicht ausschließlich den Geschäftsverkehr betreffe, sondern auch eine Art schriftlicher Conversation sei, die sich destomehr ausbreite, jemehr die Aufklärung der Bevölkerung steige. Der Minister fand darin einen überwiegenden Grund, vorzuschlagen, daß Briefe, welche innerhalb eines Umkreises von 20 Kilometer (1¾ Meilen) cursirten, kein höheres Porto als 10 Centimes (2 Sgr.) bezahlten. (Im Jahr 1845 machte die Anzahl solcher Briefe 16 Millionen aus.)

In Betreff der Abstufungen des Porto wurde bemerklich gemacht, daß eine Portotaxe mit 2 oder 3 Zonen, zu 10 oder 20 Cent., oder zu 10, 20 und 30 Cent. gewiß dem Interesse der Staatscasse mehr oder weniger zuträglich sein würde, wozu noch komme, daß durch Tarife mit zu wenig Stufen ein großes Mißverhältniß herbeigeführt werde zwischen den Taxen von Briefen, welche beinahe einen gleichen Abstand zu durchlaufen hätten. Es sei anzunehmen, daß dadurch Betrügereien auf den Grenzen der verschiedenen Kreise veranlaßt würden.

Aus der Darlegung des Vorschlags zu dem oben angeführten

Portoregulativ, nach welchem das Porto um 10 Centimes in 5 Kreisen steigt, von denen einer größer als der andere ist, ersieht man bei einem Vergleich des neuen Tarifs mit dem durch das Gesetz vom 15. März 1827 bestimmten, daß bei einer Entfernung unter 20 Kilometer sich das Porto um die Hälfte vermindere, und daß die Hälfte von den Briefen, welche in dem vorgeschlagenen ersten Abstande (20 Kilom.) circuliren, und welche auf die Landbewohner fallen, Vortheil von der Aufhebung des Ruraldécimes ziehen würde. Im Ganzen gilt als allgemeine Bemerkung, daß die Herabsetzung sich in vielen Fällen auf die Hälfte des Porto beläuft und bisweilen noch auf mehr.

Das vorgeschlagene System wurde als das vortheilhafteste für das Publikum befunden, und man gab sich der Hoffnung hin, daß die Anzahl von Briefen nach dem vorgeschlagenen Tarif am meisten steigen werde und vielleicht in einem so starken Maaße, daß die Staatscasse nach einigen Jahren schadlos gehalten werde für die Einnahme-Verminderung, welche sie in Folge des Vorschlags, wenigstens für einige Zeit, werde zu tragen haben. Hierüber wurde folgender Ueberschlag entworfen:

	Einnahmen	
	nach dem Tarif vom Jahr 1827.	nach dem neuen Tarif.
Briefe, welche in den Städten circuliren	1,230,000 Fr.	1,230,000 Fr.
Briefe innerhalb des Umkreises von Paris	1,200,000 =	1,200,000 =
Soldatenbriefe	210,000 =	84,000 =
Ausländische Briefe (worunter die transatlantischen nicht mit begriffen)	2,900,000 =	2,900,000 =
Briefe von transatlantischen Ländern (?)	533,000 =	480,000 =
Briefe von Bureau zu Bureau	35,688,000 =	26,769,000 =
Ruraldécimen	2,300,000 =	aufgehoben.
	44,061,000 Fr.	32,663,000 Fr.
	32,663,000 =	
Einnahme-Verminderung	11,398,000 Fr.	

Zu einem Vergleich zwischen dem jetztgeltenden französischen Porto und dem norwegischen Porto für gewöhnliche Briefe kann die nachstehende Tabelle dienen, zu welcher noch bemerkt wird, daß

in Gemäßheit der königl. norwegiſchen Reſolution vom 17. Octbr. 1839 bezahlt wird:

1) An Einlieferungsgebühr für Briefe oder Packete, die kein Geld enthalten, wenn ſie nach einem inländiſchen Orte abgeſendet werden und das Porto am Abgangsarte entrichtet wird . . . . . 2 Schilling ohne Rückſicht auf ihr Gewicht; es iſt dagegen nichts zu entrichten, wenn ſie nach inländiſchen Oertern verſendet werden und das Porto nicht am Abgangsorte bezahlt wird; ferner

2) an Auslieferungsgebühr von Briefen oder Packeten ohne Geld, wenn ſie von inländiſchen Stationen ankommen und das Porto von den Empfängern bezahlt werden ſoll 2 Sch. ohne Rückſicht auf Gewicht, wogegen aber, wenn ſie von inländiſchen Orten ankommen und das Porto am Abſendungsorte bezahlt worden iſt, nur erlegt wird pro Brief 1 Schilling und endlich

3) Beſtellgeld, deſſen Betrag oben bereits angegeben worden iſt.

In den nachfolgenden vergleichenden Zuſammenſtellungen der norwegiſchen und der fremden Taxen für die Briefbeförderung ſind zu dem norwegiſchen durch das Geſetz vom 14. Januar 1837 beſtimmten Porto die 2 ß. zugeſchlagen, welche die geringſte Gebühr ausmachen, die jedenfalls berechnet werden muß, nämlich wenn der Brief unbezahlt verſendet wird; durch die in Parentheſe beigefügte Zahl iſt der Fall angedeutet, wo die Gebühr auf 3 ß. zu ſtehen kommt, nämlich wenn er bei der Aufgabe frankirt wird. Auf das Beſtellgeld, als einer zufälligen Ausgabe, iſt weder hier noch weiter unten Rückſicht genommen, und eben ſo wenig auf die in der erwähnten Reſolution beſtimmte Gebühr von 4 ß. für einen beſonders verlangten Empfangsſchein über Briefe oder Packete mit oder ohne Geld. Die Entfernungen ſind in den Vergleichstabellen überall in norwegiſchen Meilen angegeben, und die Portobeträge in norwegiſcher Münze.

Wegstücke.	Französische Posts.	Norwegischer Posts.
Für 2 Meilen	4 Schilling	6 Schilling (7)
„ 5 „	6 „	6 „ (7)
„ 10 „	8 „	8 „ (9)
„ 15 „	10½ „	10 „ (11)
„ 20 „	13 „	12 „ (13)
„ 25 „	13 „	14 „ (15)
„ 30 „	15 „	14 „ (15)
„ 40 „	17 „	16 „ (17)
„ 50 „	19 „	18 „ (19)
„ 60 „	21 „	18 „ (19)
„ 70 „	23 „	20 „ (21)
„ 80 „	25 „	22 „ (23)
„ 90 „	25 „	24 „ (25)

Nach dieser Zusammenstellung erscheint ein Brief in Frankreich theurer als in Norwegen, wenn die Gebühren nach der 2. Columne berechnet werden, dagegen ein wenig billiger, wenn dieselben zu 3 „ ausgesetzt werden. Die Mittelzahl bei den angegebenen Sätzen macht nämlich für Frankreich . . . . 15,4 Schilling
für Norwegen nach der ersten Alternative . . 14½ „
und nach der letzten Alternative . . . . . 15½ „

Nicht zum jetzigen Mittelsatze, bei welchem angesetzt wurde, ist Frankreich ein einfacher Brief ein solcher ist, der ungefähr 4 Loth norwegisch wiegt, und hat ein Brief von 4 Loth bis 8 Loth 3fachen Porto und von 8 bis 1 Loth dreyzehn Porto setzt, während in Norwegen nach dem Gesetze vom 19. Jan. 1827 § 1. ein Brief bis 1 Loth incl. die einfach angenommen wird, in stellt sich das Verhältniß noch etwas günstiger für den norwegischen Briefsteller.

Zum weiteren Vergleich wird hier eine Tabelle beigefügt, welche der in Norwegen geltenden Progression der Wegstrecken folgt.

Wegstücke.	Französischer Posts.	Norwegischer Posts.
Bis zu 6 Meilen	4 und 6 Schilling	6 Schilling (7)
Über 6 bis 12 Meilen	6 „ 8 „	8 „ (9)
„ 12 „ 18 „	8 „ 10½ „	10 „ (11)
„ 18 „ 24 „	10½ „ 13 „	12 „ (13)
„ 24 „ 36 „	13 „ 17 „	14 „ (15)
„ 36 „ 48 „	17 „ 19 „	16 „ (17)
„ 48 „ 60 „	19 „ 21 „	18 „ (19)
„ 60 „ 72 „	21 „ 23 „	20 „ (21)
„ 72 „ 84 „	23 „ 25 „	22 „ (23)

Bei diesen Zusammenstellungen darf aber nicht vergessen werden, daß in Frankreich, wie oben bemerkt wurde, für Briefe, die zwischen Communen circuliren, welche unter ein und dasselbe Bureau oder Auslieferungscomtoir gehören, nur ein Porto zu bezahlen ist, das im Allgemeinen 1 Décime (oder 2 ß) nicht übersteigt.

Vergleicht man das französische Geldporto 2 Procent mit dem norwegischen Mittelporto für Papiergeldversendungen, wie es oben angegeben worden, so wird man finden, daß für Summen bis 10 oder 11 Speciesthaler das norwegische Porto höher ist als das französische, während das erste merklich niedriger wird, wenn der zu versendende Betrag auf 20 Spthlr. und darüber steigt.

[Der Bericht geht nun auf das preußische Postwesen über und nimmt überall Bezug auf das Regulativ über das Posttarwesen vom 18. Decbr. 1824, läßt aber die Cabinetsordre vom 18. Aug. 1844, wodurch jenes im Betreff der Brieftaxe sehr wesentliche Abänderungen erleidet, gänzlich unbeachtet. Da nun in der neuesten Zeit auch die Fahrposttaxen völlig umgestaltet worden sind (s. S. 278 ff.), so übergeht man deshalb den das preußische Postwesen berührenden Passus des Berichts.]

Das dänische Postwesen[7]), das in Ansehung der Beförderung von Briefen zwischen Orten, wo Briefpostcomtoire errichtet sind, ein fast unbedingtes Monopol hat, befördert Briefe, welche nicht von Geldern oder Packeten begleitet sind, und welche nicht über 9 Loth wiegen, im Allgemeinen mit der Briefpost, schwerere Briefe aber mit der Frachtpost.

Die Taxirung von Briefen und Briefpacketen bis incl. 9 Loth Gewicht ist in der Regel allein vom Gewicht abhängig, so daß ein Brief, welcher bis ¾ Loth wiegt, einfaches Porto,

über ¾ bis 1 Loth . 1½faches =
= 1 = 1½ = . 2 = =

bezahlt u. s. w., ½faches Porto mehr für jedes halbe Loth Uebergewicht.

Für gedruckte Preiscourante, gedruckte Circulare und gedruckte Empfehlungsschreiben, welche frankirt und unter Kreuzumschlag versendet werden, wird bis zum Gewicht von 1 Loth incl. insoweit eine Moderation bewilligt, daß für solche Sendungen nur das halbe Porto bezahlt werden soll, jedoch unter der Bedingung, daß weder in dem Briefe, noch auf dem Kreuzbande etwas Anderes geschrieben sei als die Adresse, widrigenfalls dafür das taxmäßige Porto zu erlegen ist. Bei dieser Bestimmung wird die Erläuterung beigefügt, sie sei so gemeint, daß die Hälfte von dem einfachen Portosatze zu bezahlen sei, aber nicht so, daß „das

7) Siehe: „Haandbog i det udvortes Postvaesen," af F. C. v. Jessen. Kjöbenhavn 1839.

halbe Porto" solle bezogen werden auf die bestehende Gewichtsprogression, wonach folglich gedruckte Preiscourante ꝛc. von über ¾ bis 1 Loth würden ¾ des Porto kosten müssen.

Das Porto zwischen den verschiedenen Stationen in Dänemark und den Herzogthümern ist durch keine allgemeinen Bestimmungen regulirt, wie in den Staaten, deren Posteinrichtungen oben sind dargestellt worden; das Porto ist daher oft in verschiedenem Betrage für gleiche Entfernungen festgesetzt.

Wenn der Portobetrag 8 Reichsbankschilling (5 ß. norw.) oder darüber ausmacht, so wird (der Brief mag frankirt werden oder nicht) 1 Reichsbankschilling (½ ß. norw.) an Einlieferungsgebühr bezahlt.

Während die Karten über die eingetroffenen Briefe im Posthause zur Einsicht des Publikums ausgehängt sind, kann Jeder seine Briefe ausgeliefert verlangen gegen Erlegung einer Auslieferungsgebühr von 1 Rbschilling, die jedoch nur erhoben wird für die Briefe, deren Porto 8 Rbschilling oder darüber beträgt, im Uebrigen aber ohne Unterschied, ob die Briefe frankirt sind oder nicht.

Die Auslieferungsgebühr fällt im Allgemeinen weg, bei der Ausgabe von Briefen, nachdem die Karten wieder eingezogen oder die Briefe dem Adressaten überbracht sind, in welchem Falle Bestellgeld bezahlt werden muß.

Dieses beträgt an den meisten Orten für jeden Brief 3 Rbschilling (2 ß. norw.), wenn das Porto sich auf 4 Rbschilling (2½ ß.) und darüber beläuft, aber im entgegengesetzten Falle nur 2 Rbschilling (1 ß.), und in anderen Ortschaften macht das Bestellgeld 2 Rbschilling ohne Rücksicht auf den Betrag des Porto aus.

Wenn man eine besondere Sicherheit in der Beförderung mit der Briefpost erlangen will, so kann man die Briefe recommandiren oder notabeniren, in welchem Falle das Postcomtoir einen Empfangschein darüber ausstellt, sie couvertirt und durch ein Merkzeichen in der Karte allen Beikommenden zu besonderer Aufmerksamkeit empfiehlt. Solche Briefe werden am Bestimmungsorte auch nur gegen Bescheinigung an den Adressaten verabfolgt.

Für jeden mit der Briefpost versendeten notabenirten oder recommandirten Brief, der verloren gehen möchte bei der Beförderung innerhalb der dänischen Staaten, wird dem Beikommenden, der sich durch den Aufgabeschein als Absender legitimirt, eine Entschädigung von 10 Reichsbankthalern geleistet. Diese Entschädigung soll gezahlt werden von dem Postmeister, durch dessen erwiesenes Versehen, oder Mangel an Sorgfalt für sichere Beförderung der Brief verloren gegangen ist. Aber in dem Falle, daß ihn in dieser Hinsicht keine Schuld trifft, wird die Entschädigung von der Postcasse geleistet.

Für einen solchen Brief bezahlt der Absender an Einlieferungsgebühr 8 Rbschilling (5 ß.) und der Empfänger 6 Rbschilling (4 ß.).

Da die Portotaxen in Dänemark, wie oben erwähnt, auf den verschiedenen Routen von einander abweichen, so ist ein Vergleich zwischen dem norwegischen und dänischen Briefporto sehr schwierig. Nachstehende Tabelle enthält die Durchschnittsberechnung über das Porto mit Zuschlag von den Einlieferungs- und Auslieferungsgebühren zwischen Kopenhagen und Frederikshafen einerseits, und den übrigen dänischen, schleswigschen und holsteinischen Stationen andererseits, sowie diese Taxen angegeben sind in einer Meilen- und Briefportotabelle, die als Anhang der oben genannten Schrift von v. Jessen beigefügt ist. Um die Zusammenstellung anschaulicher zu machen, ist das Porto nach unserer (norwegischen) Meilenprogression angesetzt.

Wegesstrecke.	Dänisches Porto.	Norwegisches Porto.
Bis 6 Meilen . .	2½ Schilling norw.	6 Schilling (7)
über 6 bis 12 Meilen	6 = =	8 = (9)
= 12 = 18 =	8 = =	10 = (11)
= 18 = 24 =	9 = =	12 = (13)
= 24 = 36 =	14 = =	14 = (15)
= 36 = 48 =	18 = =	16 = (17)
= 48 = 60 =	19 = =	18 = (19)

Das dänische Porto zeigt sich also im Ganzen genommen niedriger als das norwegische.

Auf den längeren Routen stellt sich das Verhältniß noch günstiger für den dänischen Tarif, wenn man blos ins Auge faßt das Porto zwischen Kopenhagen und Frederikshafen einerseits und den eigentlich dänischen Stationen andererseits (mit Ausnahme der schleswigschen und holsteinischen), wie die folgende Tabelle ausweist.

Wegesstrecke.	Dänisches Porto.	Norwegisches Porto.
über 24 bis 36 Meilen	11½ Schilling norweg.	14 Schilling (15)
= 36 = 48 =	13½ = =	16 = (17)
= 48 = 60 =	16 = =	18 = (19)

In Ansehung der Taxe für Bankozettel ist zu bemerken, daß das Porto berechnet wird nach Verhältniß der Größe der Summe und dem Porto des einfachen Briefs zwischen dem Abgangs- und Bestimmungsorte, so daß also bezahlt wird, bis 2½ Spthlr. die Hälfte des Porto für den einfachen Brief,

über	2½	Spthlr.	bis	50	Spthlr.	. .	einfaches	Porto
=	50	=	=	75	=	. .	1½ =	=
=	75	=	=	100	=	. .	2 =	=
=	100	=	=	125	=	. .	2½ =	=
=	125	=	=	150	=	. .	3 =	=
=	150	=	=	175	=	. .	3½ =	=
=	175	=	=	200	=	. .	4 =	=
=	200	=	=	225	=	. .	4½ =	=
=	225	=	=	250	=	. .	5 =	=
=	250	=	=	275	=	. .	5½ =	=
=	275	=	=	300	=	. .	6 =	=
=	300	=	=	350	=	. .	6½ =	=

u. s. f. ein halbes Briefporto mehr für jeden 50 Spthlr. höheren Belauf.

Wenn in dem der Bankzettelsendung beigegebenen Briefe nichts weiter enthalten ist, als des Absender Name, Wohnort und Datum so geht der Brief frei; im entgegengesetzten Falle wird er nach der Briefposttaxe taxirt.

An Schreib-, Wag- und Zählgeld ist zu bezahlen, wenn das Porto 8 ß. übersteigt folgender Betrag, und im entgegengesetzten Falle die Hälfte davon

Bis	2½	Spthlr.	. . . . .			2	Schilling	norwegisch
über	2½	=	bis	25	Spthlr.	. 5	=	=
=	25	=	=	50	=	. 6	=	=
=	50	=	=	150	=	. 7½	=	=
=	150	=	=	250	=	. 9	=	=
=	250	=	=	300	=	. 9	=	=
=	300	=	=	500	=	. 10	=	=
=	500	=	=	1000	=	. 12	=	=
=	1000	=	=	1500	=	. 14	=	=
=	1500	=	=	2000	=	. 15½	=	=
=	2000	=	=	2500	=	. 17½	=	=
=	2500	=	=	3000	=	. 19	=	=
=	3000	=	=	3500	=	. 21	=	=
=	3500	=	=	4000	=	. 23	=	=
=	4000	=	=	4500	=	. 25	=	=
=	4500	=	=	5000	=	. 27	=	=

u. s. w.

Für einen Empfangschein, der nur ausgestellt und bezahlt wird, wenn der Absender ihn verlangt, ist zu entrichten 2 ß. norwegisch für eine Summe bis 2½ Spthlr., und 4 ß. für Summen über 2½ Spthlr. bis 250 Spthlr., sowie 6 ß. für größere Summen, alles unter der Voraussetzung, daß das Porto 8 ß. übersteige, im entgegengesetzten Falle aber die Hälfte davon. Nach derselben Regel, unter Rücksicht auf die Größe der Summe, beträgt die Ver-

ſiegelungsgebühr, die nur erlegt wird, wenn der Abſender das erforderliche Siegellack nicht mitbringt, resp. 2 oder 1 ß.

An Beſtellgeld wird bezahlt:

bis	2½	Spthlr.	. . . . .			2	Schilling
über	2½	=	bis	50	Spthlr. .	4	=
=	50	=	=	250	= .	5	=
=	250	=	=	1000	= .	6	=
=	1000	=	=	2500	= .	7½	=
=	2500	=	. . . . .			10	=

Die unter lit. B und C beigefügten Tabellen[8]) weiſen das Verhältniß zwiſchen dem däniſchen und dem norwegiſchen Porto von Papiergeldverſendungen nach. Die erſte Tabelle gründet ſich auf die oben angeführten Durchſchnittsportoſätze zwiſchen Kopenhagen und Frederikshafen, ſammt den übrigen däniſchen, ſchleswigſchen und holſteiniſchen Stationen, und die andere auf die Durchſchnittsportoſätze für die weiteren Entfernungen zwiſchen Kopenhagen und Frederikshafen einerſeits und die eigentlich däniſchen Stationen andererſeits. Geht man zuvörderſt die Tabelle unter lit. B durch, ſo findet man, daß in den angegebenen Meilenſtrecken von 6, 12, 18, 24, 36, 48 und 60 Meilen das Mittelporto in Dänemark und in Norwegen von den in der Tabelle angegebenen Beträgen folgendes iſt:

Beträge.		Däniſches Porto.		Norwegiſches Porto.	
Für	2½ Spthlr.	6	Schilling	27	Schilling
=	25 =	14	=	27	=
=	50 =	14	=	27	=
=	75 =	21	=	32	=
=	100 =	27	=	32	=
=	125 =	32	=	39	=
=	200 =	49	=	44	=
=	250 =	59	=	56	=
=	300 =	69	=	61	=
=	350 =	75	=	75	=
=	400 =	80	=	81	=
=	500 =	91	=	90	=
=	1000 =	1 Spthlr. 23	=	1 Spthlr. 34	=
=	2000 =	2 = 7	=	2 = 40	=
=	3000 =	2 = 112	=	3 = 69	=
=	4000 =	3 = 96	=	4 = 64	=
=	5000 =	4 = 78	=	5 = 72	=

8) Man glaubt ſie hier weglaſſen zu können, da das Weſentliche derſelben im Berichte ſelbſt mitgetheilt wird. Anmerk. d. Herausg.

Die Tabelle lit. C ergiebt folgende Mittelportosätze:

Beträge.	Dänisches Porto.	Norwegisches Porto.
Für 2½ Spthlr.	7 Schilling	33 Schilling
= 25 =	18 =	33 =
= 50 =	19 =	33 =
= 75 =	27 =	40 =
= 100 =	33 =	40 =
= 125 =	40 =	49 =
= 200 =	60 =	56 =
= 250 =	73 =	72 =
= 300 =	86 =	79 =
= 350 =	93 =	96 =
= 400 =	99 =	104 =
= 500 =	112 =	118 =
= 1000 =	1 Spthlr. 58 =	1 Spthlr. 86 =
= 2000 =	2 = 69 =	3 = 20 =
= 3000 =	3 = 82 =	4 = 104 =
= 4000 =	4 = 92 =	6 = 24 =
= 5000 =	5 = 104 =	7 = 80 =

Man ersieht aus diesen Zusammenstellungen, daß das dänische Porto von Papiergeld in den meisten Fällen merklich niedriger ist als das norwegische.

Ueber die in Schweden geltenden Portotaxen ist Folgendes anzuführen:

Das Porto für Briefe zwischen inländischen Orten ist nicht nur nach dem Gewicht der Briefe bestimmt, sondern in einer gewissen Hinsicht auch nach der Wegesstrecke, auf der sie befördert werden sollen. Für einen einfachen Brief, d. h. für einen solchen, der bis 1¼ schwedische Loth (etwas über ein Loth norwegisch) incl. wiegt, und der bis zu 3 schwedische Meilen incl. versendet wird, ist zu bezahlen . . . . . 2 Schilling Banko,

von und mit 3¼	bis 5	Meilen	. . .	3	=	=
von 5¼	und bis 10	=	. . .	4	=	=
= 10¼	= = 20	=	. . .	5	=	=
= 20¼	= = 35	=	. . .	6	=	=
= 35¼	= = 50	=	. . .	7	=	=
= 50¼	= = 70	=	. . .	8	=	=
= 70¼	= = 90	=	. . .	9	=	=
= 90¼	= = 110	=	. . .	10	=	=
= 110¼	= = 130	=	. . .	11	=	=
und über	130	=	. . .	12	=	=

Für ¼ Loth Uebergewicht über ein ganzes Loth wird keine erhöhete Bezahlung verlangt, übrigens wird das Porto im vor-

stehenden Betrage für jedes volle Loth gerechnet; indeß ist eine Moderation gewährt an der Bezahlung für Briefe von 9 Loth bis 48 Loth Gewicht incl.

Bei Bestimmung der Portotaxen wird nur die kürzeste Entfernung zwischen dem Postcomtoir des Abgangsortes und dem des Bestimmungsortes in Betracht gezogen.

Für bezahlte Briefe ist keine andere Abgabe, als die hier erwähnte, in die schwedische Postcasse zu erlegen.

Für den Empfang eines privaten „Losbriefs," d. h. eines Briefs, der nicht von einem Postcomtoir bis zum andern abgehen soll, erheben die Postmeister 1 ß. Banko, auch nach Uebereinkunft eine geringe Vergütung für die Uebersendung von Briefen und Zeitungen an Personen, die auf dem Lande im District des Postcomtoirs wohnen. Ferner haben die Postmeister Gebühren für die Führung von Postportorechnungen ꝛc.

Zur Erläuterung des Verhältnisses zwischen dem norwegischen und schwedischen Porto für gewöhnliche Briefe (im Gegensatz von Geldbriefen) mag folgende Tabelle dienen;

Wegesstrecke.	Schwedisches Porto.	Norwegisches Porto.
Bis 6 Meilen	2, 3 und 4 ß.	6 ß. (7)
über 6 bis 12 Meilen	4 und 5 ß.	8 = (9)
= 12 = 18 =	5 und 6 ß.	10 = (11)
= 18 = 24 =	6 ß.	12 = (13)
= 24 = 36 =	6 und 7 ß.	14 = (15)
= 36 = 48 =	7 und 8 ß.	16 = (17)
= 48 = 60 =	8 ß.	18 = (19)
= 60 = 72 =	8 und 9 ß.	20 = (21)
= 72 = 84 =	9 und 10 ß.	22 = (23)
= 84 = 96 =	10 ß.	24 = (25)
= 96 = 108 =	10 und 11 ß.	26 = (27)
= 108 = 120 =	11 und 12 ß.	28 = (29)

Dieser Vergleich stellt sich noch vortheilhafter für die schwedischen Portotaxen dar, wenn man in Betracht zieht, daß ein Brief bis zum Gewichte von $1\frac{1}{4}$ Loth, oder etwas über ein norwegisches Loth, in Schweden noch für einfach gilt, während bei uns das Maximum des Gewichts eines einfachen Briefs nur bis $\frac{3}{4}$ Loth geht, sowie ferner, daß das schwedische Porto gewöhnlicher Briefe nicht höher steigt als bis auf 12 ß., während bei uns das Porto für je 12 Meilen um 2 ß. gesteigert wird, wenn die Entfernung über 24 Meilen beträgt, wonach also der Portobetrag zwischen den nördlichsten und südlichsten Poststationen des Reichs über 40 ß. für einen einfachen Brief steigen kann.

Ueber die Versendung von recommandirten Briefen und gewissen Drucksachen durch die Posten wird Folgendes mitgetheilt:

Liefert Jemand auf einem Postcomtoir einen Brief mit Geld oder andern Sachen von Geldwerth unter Recommandation auf und dieser Brief geht verloren, so wird die in dem Briefe enthaltene Summe oder der Werth dem Eigenthümer aus der Postcasse erstattet, worauf dann die Postdirection sich an den Postofficianten hält, der den Verlust des Briefs verschuldet hat.

Dem Absender eines recommandirten Briefs liegt unter andern ob, ein genaues Verzeichniß zu verfassen über die abgesendeten Bankzettel oder Obligationen, welches Nummer, Datum und Nennwerth enthalten muß und das der Absender aufzubewahren und, im Falle eines Verlustes, als richtig durch einen Eid zu bekräftigen hat. Dies gilt jedoch nur von Banknoten oder Obligationen, die 5 Reichsthaler an Werth übersteigen. Bei einem Betrage unter 5 Reichsthaler ist genügend, daß blos Stückzahl und Nummer von jeder Gattung auf dem erwähnten Verzeichniß angeführt werden.

Für die Ersatzpflicht, welche das schwedische Postwesen hierdurch für recommandirte Briefe übernommen hat, erhebt die Postcasse bis jetzt keine Assecuranzgebühr, aber den beikommenden Postbeamten fällt von solchen Briefen, wenn sie nicht portofrei abgesendet werden, eine sogenannte Recommandations-Abgabe zu.

Diese Abgabe ist folgendermaßen bestimmt:

Für jeden abgehenden recommandirten Brief, der versiegelt eingeliefert wird . . . . . 8 ß. Banko,
für einen solchen, der offen eingeliefert wird und der eine Angabe über den Inhalt enthält . 12 = =
und für jeden ankommenden recommandirten Brief 4 = =

Aus diesen Vorschriften geht hervor, daß auch die Geldsendungen durch die Post in Schweden unter billigeren Bedingungen geschehen als bei uns.

Schriften, welche in Schweden gedruckt und von der Beschaffenheit sind, welche in der Bekanntmachung über die Stempelpapier-Abgabe vom 14. November 1845 angegeben worden, werden, sofern sie auf die dort bestimmte Weise gehörig gestempelt sind, portofrei mit den Posten befördert (jedoch nicht mit den Schnellposten).

Die eben angeführte Bekanntmachung bestimmt §. 10. Folgendes:

1) Jede herauskommende Zeitungsnummer, auf einen halben Bogen oder darunter gedruckt, wird mit einem rothen Stempel zu 1 Rundstück (½ ß. norwegisch) versehen, von einem halben bis zu einem ganzen Bogen mit dem Stempel zu 1¼ Rundstück, über 1¼ bis 1½ Bogen zu 1½ Rundstück u. s. w. Unter einem halben

Bogen wird ein Stück Papier verstanden, dessen Fläche 1½ Quadratfuß oder 150 Quadratzoll enthält. Zeitungen, welche mit einem solchen Stempel versehen sind, werden portofrei mit den Posten befördert.

2) Für Beilagen zu den Zeitungen gelten dieselben Bestimmungen, jedoch sind solche Bulletins, die auf königlichen Befehl auf besondern Blättern gedruckt erscheinen, officielle Mittheilungen enthalten und mit der Post- und Reichs-Zeitung (Sveriges Post- och Inrikes-Tidning) ausgegeben werden, sowie auch die zu einer Zeitschrift gehörigen Kupfer, stempelfrei.

3) Wenn der Herausgeber einer andern periodischen Schrift als einer Zeitung, etwa einer sogenannten Broschüre, die aus einer gedruckten Abhandlung in einem Hefte bis 4 Bogen stark besteht, Portofreiheit für deren Versendung innerhalb Landes zu erhalten wünscht, so ist er nach eingeholter specieller Genehmigung der Oberpostdirection dazu berechtigt, sofern er die Stempelabgabe entrichtet und durch die Versendung nicht Störung im regelmäßigen Gange der Posten veranlaßt wird. Der Herausgeber, welcher für eine sogenannte periodische Schrift oder Broschüre Portofreiheit zu erhalten wünscht, ist indeß nicht allein verbunden, bevor ein Exemplar davon verkauft wird, seinen Antrag in Stockholm unmittelbar bei dem Oberpostdirector, und in den Provinzialstädten bei den königlichen Befehlshabern, oder wo solche sich nicht finden, bei dem Stadtmagistrate anzubringen und bei dieser Anmeldung ein Exemplar der Druckschrift einzuliefern, sondern auch der Oberpostdirector pflegt an die Bewilligung der Portofreiheit die Bedingung zu knüpfen, daß man die ganze Auflage des Werks stempeln lasse gegen die Abgabe und in derselben Weise, wie oben unter No. 1) und 2) erwähnt wurde, wobei jedoch beigefügte Kupfer von der Stempelung ausgenommen werden.

Wenn Jemand in einer Provinzialstadt um Portofreiheit für eine periodische Schrift oder eine Broschüre ansucht, so wird ein solches Gesuch von dem königlichen Befehlshaber oder dem Magistrate an den Oberpostdirector eingesendet, welcher den Titel der periodischen Schrift oder Broschüre, für welche Portofreiheit nachgesucht und bewilligt worden, wenigstens 3mal in der Post- und Reichszeitung bekannt machen läßt.

Die Stempelung von Zeitungen geschieht in Stockholm in dem Reichsgeld-Comtoir der Reichsstände, wohin das für die Zeitschrift bestimmte Papier eingeliefert werden muß, begleitet mit einer Quittung über die in der Bank für Rechnung des Reichsgeld-Comtoirs geschehene Einzahlung der Stempelabgabe, worauf die Redacteurs ihr Papier, nachdem es gestempelt worden, spätestens in 14 Tagen wieder erhalten sollen. Auf dieselbe Weise wird mit der Stempelung von den in Stockholm erscheinenden

Schriften verfahren, für welche Portofreiheit nachgesucht und bewilligt wird.

Wenn Zeitungen oder periodische Schriften und Broschüren, für welche Portofreiheit nachgesucht wird, an Orten ausgegeben werden, wo ein Landshöfding seinen Sitz hat, so wird das Papier an das Landescomtoir eingeliefert, unter dessen Aufsicht und Verantwortlichkeit die Stempelung vorgenommen wird. Das Comtoir berechnet sich dann für seine Mühwaltung und für Farbe und Arbeitslohn beim Stempel, von den eingegangenen Stempelgeldern eine Gebühr von 16 ß. für jedes Ries Papier. Wo kein Landshöfding residirt, besorgt der Magistrat die Stempelung gegen dieselbe Gebühr, aber in beiden Fällen müssen die Stempelabgaben in der Landrentenkammer abgeliefert und ein quittirtes Reversal darüber an den Beikommenden beigebracht werden, bevor die Stempelung vorgenommen wird.

Verlangt ein Buchdrucker oder Redacteur, daß eine bereits gedruckte Zeitung, oder eine andere periodische Schrift oder Broschüre gestempelt werde, so wird damit auf die hier bestimmte Weise verfahren.

Die schwedische Verordnungs-Sammlung und officielle gedruckte Bekanntmachungen werden ungestempelt portofrei mit den Posten versendet.

Für die Uebernahme von Pränumeration oder Expedition schwedischer Zeitungen haben die Postmeister in den Provinzialstädten im Allgemeinen das Recht, sich 1 Reichsthaler Banko jährlich für jedes Exemplar zu berechnen. Derselbe Betrag ist an die Postbeamten in Stockholm für die von dort abgehenden Tagblätter zu entrichten, wenn die Redacteurs speciell bei dem stockholmschen Postcomtoir die Vertheilung und Absendung ihrer Blätter beantragen. Aber für den Bezug und die Vertheilung solcher Zeitungen, welche weniger als ein Mal wöchentlich erscheinen, sowie auch periodischer Schriften, die in Monats- oder Quartalsheften herauskommen, ist die Gebühr auf 24 ß. Banko pro Exemplar im Jahr bestimmt und zwar zumal für die Postmeister am Absendungs- und am Auslieferungsorte.

Die Abgabe von ausländischen Zeitungen, welche auf Verlangen von Privatpersonen verschrieben und mit den Posten unter Kreuzband nach Schweden befördert werden, ist folgendermaßen bestimmt:

1) Zeitungen und periodische Schriften, welche bei den schwedischen Postcomtoiren in Hamburg oder Greifswald aufgegeben worden sind:

Für Zeitungen, die täglich oder wenigstens 3mal wöchentlich herauskommen, ist für jede Nummer, auf einem ganzen

oder einem halben Bogen, eine Abgabe zu entrichten von . . . . . 4 ß. Banko,
für Zeitungen, welche 2mal wöchentlich oder seltener erscheinen, gleichfalls für jede Nummer auf einem ganzen oder halben Bogen . . 8 = =
für periodische Schriften, welche heftweis ein oder mehrere Male in der Woche herauskommen und mehr als 2 Bogen enthalten, für jedes Heft . . . . . 12 = =
für solche Schriften, wenn sie monatlich erscheinen, jedes Heft . . . . . 36 = =
für solche Schriften, wenn sie vierteljährlich oder zu unbestimmter Zeit ausgegeben werden, nach dem Gewichte für jedes Loth . . . . . 8 = =

2) Für Zeitungen und periodische Schriften, die unter Kreuzband von Postcomtoiren in Dänemark, Rußland oder England ankommen, ist die Transitabgabe mit $\frac{2}{3}$ von demjenigen zu entrichten, was in den oben angeführten Fällen bestimmt worden ist.

Die erwähnten Abgaben werden bei der Ankunft der Zeitungen oder periodischen Schriften in dem schwedischen Postcomtoir berechnet, von welchem sie ausgeliefert werden, und die Bezahlung ist von dem Empfänger zu leisten.

Vorschußporto, womit Zeitungen und periodische Schriften etwa belegt sind für den Transport bis Hamburg oder Greifswald, ist von dem Empfänger mit 2 Schilling 3 Rundstück Banko für jeden Schilling Hamburger Courant zu vergüten.

Wer nicht einen Privat-Bevollmächtigten gebrauchen will, um ausländische Zeitungen und periodische Schriften durch das schwedische Postcomtoir in Hamburg oder in Greifswald oder durch ein anderes ausländisches Postcomtoir zu verschreiben, sondern sie durch den beauftragten Functionär bei der Oberpostdirection bestellen will, entrichtet dafür eine Taxe, welche von der Oberpostdirection in Gemäßheit der von Sr. Majestät festgestellten Grundsätzen jedes Jahr ausgefertigt wird.

2. Die Postverfassung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

(Fortsetzung zu S. 208.)

Kap. 24.

Die Briefbestellung.

§. 181. Zum Empfange der mit den Posten angekommenen Briefe sind diejenigen Personen berechtigt, deren Namen auf den Adressen verzeichnet sind. Es haben daher die Postmeister die Abgabe der Briefe in allen Fällen nur nach ihren Adressen bewirken zu lassen.

§. 182. Die Abgabe muß entweder an die genannte Person selbst oder nach deren mündlicher oder schriftlicher Vorschrift erfolgen. Der Inhalt dieser Vorschrift muß in den Fällen, wo ein Adressat die Briefe an seinen Sohn, Schreiber oder Bedienten abgegeben wissen will, das Bekenntniß enthalten, daß er die Auslieferung als an ihn selbst geschehen betrachte.

§. 183. Bei werthvollen Briefen wird es in den meisten Fällen gut sein, wegen der verlangten Abgabe an eine andere Person, eine geschriebene Vorschrift zu fordern.

§. 184. Ein Brief, welcher an eine Handelsfirma adressirt ist, kann an jedes Mitglied der Firma abgegeben werden; ein solcher, welcher an verschiedene Personen gerichtet ist, kann an jede namhaft gemachte bestellt werden.

§. 185. Wenn es zwei oder mehrere Personen gleichen Namens giebt, und ein an diesen Namen gerichteter Brief an die unrechte Person bestellt worden ist, so hat der Postmeister, wenn er sich von dem Irrthume überzeugt hat, den Brief sofort in Gegenwart der Person, welche den Brief öffnete, zu versiegeln und dieselbe aufzufordern, mit Unterzeichnung ihres Namens die Worte: „Aus Irrthum von mir geöffnet" (Opened by me through mistake) auf den Brief zu schreiben; hierauf ist das bezahlte Porto zurückzugeben und der Brief von der Postanstalt wieder zu übernehmen.

Kap. 25.

Die Führer oder Besitzer von Dampfbooten haben Briefe und Packete den Postanstalten zu überliefern.

§. 186. Die Führer, Besitzer und Mannschaft von Dampfbooten, welche mit dem Departement in Contract stehen, haben an jedem Ankunftsorte alle zur Beförderung für diese Orte über-

nommenen Briefe in die Postanstalten (oder an die Local-Agenten des Departements) abzuliefern.

§. 187. Die Besitzer oder Führer aller andern Dampfboote sind bei einer Strafe von 30 Dollars durch das Gesetz verpflichtet, alle durch sie beförderten Briefe, welche nach den Plätzen, die sie berühren, gerichtet sind, den Postmeistern dieser Plätze zu übergeben, wovon jedoch die auf die Schiffsladung bezüglichen Briefe ausgenommen sind. Alle Briefe, welche an Personen gerichtet sind, denen die Schiffsladung oder ein Theil derselben nicht angehört, müssen daher der Postanstalt überliefert und mit dem gesetzlichen Porto belegt werden. — Acte von 1825. §§. 6 u. 19.

§. 188. Alle Briefe, welche die Schiffsladung betreffen und durch Dampfboote, Packetboote oder andere Fahrzeuge befördert werden, müssen unversiegelt sein; sind sie aber versiegelt, so haben die Postanstalten sie zu übernehmen und mit Porto zu belasten. Sobald jedoch solche Briefe in Gegenwart des Postmeisters geöffnet werden und dieser die Ueberzeugung erlangt, daß der Inhalt sich auf die Schiffsladung bezieht, so soll das Porto zurückgegeben werden.

§. 189. Dieses Gesetz wird oft übertreten. Die Postmeister haben es sich daher angelegen sein zu lassen, diesem Uebelstande abzuhelfen und bei jedem Falle, der zu ihrer Kenntniß kommt, wegen Eintreibung der Strafe Klage anzustellen.

Kap. 26.

Besitzer oder Führer jeder Art Fahrzeuge aus fremden Häfen haben Briefe und Packete in die Postanstalten abzuliefern.

§. 190. Die Worte „Schiffbriefe und Packete" bezeichnen diejenigen Briefe und Packete, welche zur See aus fremden Ländern nach den Vereinigten Staaten gebracht, sowie die, welche von einem Hafen der Vereinigten Staaten nach einem andern vermittelst eines Privatschiffs oder Fahrzeugs befördert werden.

§. 191. Jeder Besitzer oder Führer eines Fahrzeuges aus einem fremden Hafen ist verbunden, alle durch sein Fahrzeug überbrachten Briefe, welche an eine Person in den Vereinigten Staaten oder nach den unter derselben Macht stehenden Ländereien gerichtet sind (mit Ausnahme der auf Schiffsladung bezüglichen), an die Postanstalt abzuliefern, und zwar unmittelbar nach der Ankunft in einem Hafen, bevor er die Erlaubniß hat, zu landen oder auszuladen; im Unterlassungsfalle kann eine Strafe bis zu $ 100 verhängt werden.

§. 192. Es ist für jeden Postmeister eines Hafenortes, wo Schiffe und Boote landen, eine ganz besondere Verpflichtung, über

die getreuliche Ausführung dieses Gesetzes zu wachen und in Fällen der Verletzung desselben gerichtliche Klage anzustellen.

§. 193. Jeder Postmeister hat sich von dem Besitzer oder Führer des Fahrzeugs ein Certificat ausstellen zu lassen, welches die Anzahl der Briefe, den Namen des Fahrzeugs und des Ortes nennt, von welchem es zuletzt abfegelte. Für jeden Brief erhält der Schiffseigner oder Führer gegen Quittung 2 Cents, in den Häfen des Eriesees aber nur 1 Cent ausgezahlt.

§. 194. Alle in den Vereinigten Staaten geschriebene Briefe, welche durch Dampfboote oder andere Fahrzeuge auf Gewässern, die gesetzlich für Postwege erklärt sind, befördert wurden, und welche nach vorstehenden Regeln den Postmeistern überliefert werden müssen, unterliegen denselben Portosätzen, mit denen sie würden belegt worden sein, wenn sie durch die Post von dem Hafen oder Platze aus, an welchem sie dem Dampfboote übergeben wurden, befördert worden wären.

Kap. 27.

Falsch gesendete und weiter spedirte Briefe.

§. 195. Bei der Versendung von Briefen haben sich die Postmeister in allen Fällen genau nach der Adresse zu richten. Ist aber ein Brief durch Zufall oder aus Irrthum fälschlich an eine andere Postanstalt gesendet worden, so ist §. 99. nachzugehen.

§. 196. Für einen solchen falsch gesendeten (missent) Brief darf bei der Weiterbeförderung (forwarding) kein neues Porto angesetzt werden; es ist vielmehr nur das Mehrporto hinzuzurechnen, welches zur Erfüllung des gesetzlichen Portosatzes erforderlich ist, wenn die Entfernung von dem ursprünglichen Aufgabsorte bis zum Bestimmungsorte des Briefes einer höhern Portostufe unterliegt.

§. 197. Ein Postmeister hat auf Verlangen des Absenders (wenn er ihm als solcher bekannt ist) oder des Empfängers einen an sein Amt gerichteten, daselbst befindlichen Brief an eine andere Postanstalt zu senden. In diesem Falle ist zu dem darauf bemerkten Porto bei der Versendung neues Porto zuzurechnen und das ganze Porto muß bei der Empfangnahme des Briefes dem Abgabspostamte bezahlt werden.

§. 198. Bestellungen wegen Weiterbeförderungen von Briefen müssen schriftlich erfolgen und von den Postmeistern zusammengeheftet werden.

§. 199. In jedem Falle der Weitersendung eines Briefes ist der frühere Portobetrag desselben auf der Karte, mit welcher er ankam, zu notiren; ist dieser Betrag nicht wieder aufzufinden, so kann die nöthige Anmerkung auf einer andern Karte gemacht wer-

den. Der Betrag des Briefes ist gehörigen Orts in der Rechnung für angekommene Posten in der „overcharged“ überschriebenen Colonne einzutragen und der Brief selbst mit dem Worte „forwarded“ und dem Monatstage zu bezeichnen.

Kap. 28.

Zurückgabe der Briefe (return).

§. 200. Zur Verhütung betrügerischer Absichten hat der Postmeister sorgfältig darauf zu achten, daß kein seinem Amte zur Beförderung übergebener Brief zurückgegeben werde, wenn nicht der Schreiber des Briefes selbst oder Jemand mit einer geschriebenen Vollmacht des Absenders versehen, ein solches Verlangen stellt.

§. 201. Um zu erkennen, ob die Person, welche selbst oder durch schriftliches Verlangen die Zurückgabe eines Briefes begehrt, wirklich der Schreiber des Briefes ist, hat der Postmeister von ihm oder dem Boten die Vorzeigung der nämlichen Aufschrift und des Petschaftes, womit der Brief versiegelt ist, zu verlangen. Nach erlangter Ueberzeugung, daß die Handschrift und das Petschaft mit dem Briefe übereinstimmen, kann der Brief zurückgegeben werden; der Postmeister hat sich eine Quittung ausstellen zu lassen und dieselbe mit dem Papiere, welches die Handschrift enthält und, wenn ein Bote gesendet wurde, mit dem schriftlichen Verlangen aufzubewahren.

§. 202. Der Brief von einer Person, welcher Portofreiheit zusteht, kann ihr selbst oder dem Befehle derselben gemäß zurückgegeben werden.

Kap. 29.

Die Bekanntmachung der Briefe.

§. 203. Am Ende eines jeden Quartals ist von allen denjenigen bei einer Postanstalt verbliebenen (on hand) Briefen, welche nicht schon früher bekannt gemacht wurden, ein alphabetisches Verzeichniß anzufertigen und zu veröffentlichen. Giebt es in der Nähe der Postanstalt eine Zeitung und will der Herausgeber die Bekanntmachung, nach dem Satze von 2 Cents für jeden in der Liste erwähnten Brief, dreimal inseriren, so hat die Veröffentlichung stattzufinden. Giebt es keine Zeitung, welche in der Nachbarschaft der Postanstalt große Verbreitung hat, oder will der Herausgeber die Briefe für den oben angegebenen Preis nicht bekannt machen, dann sind geschriebene Listen anzufertigen und in der Stadt und der Nachbarschaft an solchen Orten auszustellen, welche zur Unterrichtung der betreffenden Parteien am geeignetsten erscheinen. — Acte von 1825, §. 26.

§. 204. Es ist von dem Postmeister zur Bekanntmachung der unabgeholten Briefe diejenige Zeitung einer Stadt oder Ortschaft, woselbst die Postanstalt liegt, auszuwählen, welche die größte Verbreitung in der Umgebung hat oder durch die Postanstalt gewöhnlich ausgeliefert wird, wenn nämlich der Herausgeber oder Verleger geneigt sein sollte, die Insertion für die angegebenen Sätze zu bewirken.

§. 205. Bei der zweifelhaften Frage, ob die Zeitung, die die Bekanntmachung der unabgeholt gebliebenen Briefe beansprucht, die größte Verbreitung hat, ist es des Postmeisters Pflicht, am ersten Juli jeden Jahres sich Beweise liefern zu lassen und nach dem Thatbestande zu entscheiden; diese Entscheidung hat ein Jahr lang Gültigkeit, wofern nicht der General-Postmeister aus gutem Grunde andere Anordnungen treffen sollte. Der Beweis, auf dessen Grund sich der Postmeister für eine bestimmte Zeitung entscheidet, muß immer zur Einsicht zugänglich sein.

§. 206. Die Postmeister in solchen Städten und Dörfern, in denen eine Zeitung nicht besteht, haben die Briefe in der durch die Congreßacte von 1825 vorgeschriebenen Art bekannt zu machen, nämlich „sie haben eine Anzahl solcher Listen anzufertigen „und dafür Sorge zu tragen, daß dieselben in ihrer Nachbarschaft „an solchen öffentlichen Plätzen ausgestellt werden, die ihnen zur „Unterrichtung der betreffenden Parteien am geeignetsten er„scheinen."

§. 207. Der 35. §. der Acte vom 2. Juli 1836 bevollmächtigt den General-Postmeister, die Bekanntmachung in mehr als einer Zeitung anzuordnen, vorausgesetzt, daß die Kosten für einen Brief nicht 4 Cents übersteigen. Ohne besondere Anordnung des General-Postmeisters aber darf keine Postanstalt weder für die Bekanntmachung in einer zweiten Zeitung Mehrausgabe verursachen, noch häufigere Anzeigen in ein und derselben Zeitung eigenmächtig veranlassen.

§. 208. Die Postmeister der Aemter, welche im Durchschnitt vierteljährlich einen Ueberschuß von $ 500 liefern, haben zu Ende eines jeden Monats die nicht untergebrachten Briefe, welche noch keine Veröffentlichung erfuhren, bekannt zu machen.

§. 209. Zurückgewiesene Briefe sind nicht zu veröffentlichen, ebensowenig diejenigen, von denen der Postmeister vermuthet, daß sie gewiß von der Postanstalt abgenommen werden.

§. 210. Stadtbriefe und Circulare sind nicht bekannt zu machen.

§. 211. Ebensowenig ist es erforderlich, Portofreiheit genießende Packete durch Zeitungen auszurufen, wenn bekannt ist, daß sie gedruckte Documente, Protocolle u. s. w. enthalten.

Kap. 30.

Unanbringliche (dead) Briefe.

§. 212. Unanbringliche Briefe sind solche, welche trotz der öffentlichen Bekanntmachung drei Monate oder länger bei der Postanstalt unabgefordert blieben. Hierher sind auch nichtangenommene Briefe zu zählen.

§. 213. Am Ende eines jeden Quartals sind sie zusammen zu packen, auf einer Karte zu verzeichnen und mit den Vierteljahrsrechnungen (Quarterly Accounts) an das Departement einzusenden.

§. 214. Die unanbringlichen Briefe müssen der vierteljährlichen Eingabe so sorgfältig beigefügt sein, daß sie bei der Uebersendung an das Departement unter keinerlei Umständen davon getrennt werden können.

§. 215. Unanbringliche Briefe passiren nicht in Ausgabe, wenn sie nicht von einer Karte begleitet werden.

§. 216. Wenn ein Brief von dem Postdepartement, einem andern Departement oder von einem Regierungsamte innerhalb eines Monates, vom Tage der Ankunft an gerechnet, nicht abgenommen wurde, oder wenn bekannt ist, daß der Adressat seinen Wohnort verändert hat, so sind diese Briefe an das betreffende Departement zurückzusenden und den unanbringlichen Briefen nicht beizulegen.

§. 217. Ist es bekannt, daß der Adressat seinen Wohnort verändert hat, oder hat der Postmeister einen andern Grund zu glauben, daß der Brief falsch adressirt ist, so hat er dem betreffenden Departement sofort Nachricht davon zu ertheilen und entweder nach dessen Angabe zu verfahren oder (was auch der Fall sein kann) den Brief nach Verlauf eines Monates zurückzusenden.

Kap. 31.

Verlorene Briefe und Postberaubungen.

§. 218. Geld und andere werthvolle Sachen werden durch die Posten nur auf Gefahr der Eigenthümer versendet. Im Verlustfalle wird jedoch das Departement alle in seiner Macht stehenden Mittel anwenden, um die Wiedererlangung herbeizuführen und daß die Verbrecher bestraft werden.

§. 219. Bei jedem Verlust einer Postsendung, es mag dabei entweder ein zufälliges Ereigniß oder eine Beraubung zu vermuthen sein, muß das Departement ohne Verzug von allen damit verbundenen Umständen unterrichtet werden. Besondere Sorgfalt ist auf folgende Angaben zu richten: bei welcher Postanstalt der

Brief aufgegeben wurde; an welchem Tage; ob die Aufgabe durch den Absender selbst oder durch eine andere Person erfolgte; Angabe des Tages, an welchem der Brief wirklich versendet wurde; der Name des Absenders und Empfängers, Werthangabe und wo möglich eine genaue Beschreibung des werthvollen Inhaltes; Angabe des auf dem Briefe verzeichneten Portobetrages, und ob derselbe bezahlt oder unbezahlt war; die Postanstalt, nach welcher er gerichtet war, und ob die Versendung dahin direct oder durch eine Distributionsanstalt erfolgte; die Route, auf welcher die Versendung statthatte, sowie weitere Specialitäten, welche dem Departement bei der Untersuchung über die Ursache des Verlustes Unterstützung gewähren können.

§. 220. Kein angezeigter Verlust darf durch einen Agenten untersucht werden, wenn nicht durch eine Versicherung des Postmeisters oder einiger andern unparteiischen Personen genügend erwiesen worden ist, daß Geld oder werthvolle Sachen zur Post eingeliefert wurden.

§. 221. Alle auf die Entdeckung der verlornen Postsendung und Ergreifung des Räubers verwendeten nothwendigen Kosten werden von dem Departement zurückbezahlt.

§. 222. In manchen Fällen mag es geeignet erscheinen, eine Belohnung auszusetzen; diese darf jedoch $ 50 nicht übersteigen, und nur nach der wirklich erfolgten Ergreifung des Verbrechers ist deren Auszahlung zu bewirken.

§. 223. Nach der Ergreifung des Verbrechers ist demjenigen Districtsanwalt der Vereinigten Staaten, in dessen Bereich der Ort, in welchem das Verbrechen begangen wurde, gehört, sofort Anzeige zu machen und dessen Rathschläge entgegenzunehmen.

§. 224. Wird die Klage bei dem Districts-Bundeshof verhandelt (das Departement giebt diesem in jedem Falle, wo derselbe eintreten kann, den Vorzug), so hat der Anwalt der Vereinigten Staaten in allen Fällen, in denen Staatsbeamte die Mitwirkung abweisen, den Proceß zu führen.

§. 225. Personen, welche wegen Postberaubung verhaftet sind, müssen behufs der Untersuchung und Verurtheilung in allen thunlichen Fällen vor ein Districts- oder Bezirksgericht der Vereinigten Staaten gestellt werden.

§. 226. In jedem Falle wird erwartet, daß die Postmeister keine Anstrengung zur Erlangung eines richterlichen Spruches scheuen, daß sie Beweise liefern und der Untersuchung jeden andern in ihrer Macht stehenden Beistand zuwenden, um die Bestrafung des Schuldigen zu ermöglichen.

§. 227. Raubanfälle müssen dem Departement stets angezeigt und von Zeit zu Zeit über Dasjenige Nachricht ertheilt werden, was darüber ferner noch bekannt wurde.

§. 228. Bei allen großen Postanstalten, bei denen täglich von andern großen Aemtern Kartenschlüsse eingehen, muß sorgfältig notirt werden, wenn der gewöhnliche Kartenschluß irgend einer solchen Postanstalt fehlt, der an einem bestimmten Tage hätte ankommen sollen, und wenn die nächstfolgenden Posten ankommen, ohne den vom vorhergegangenen Tage fehlenden Kartenschluß nachzubringen, so hat die Postanstalt sofort anzufragen, ob die als fehlend vermuthete Sendung wirklich abgeschickt wurde; erfolgt eine bejahende Antwort, so ist ohne allen Verzug ein Bericht über den Verlust an das Departement zu erstatten.

§. 229. Hat ein Postmeister Grund zu der Annahme, daß eine Post in der Nähe seines Amtes erst kürzlich angefallen oder beraubt wurde, so hat er zuvörderst die Beweise über die That zu prüfen; stellt es sich dabei heraus, daß Raub oder Dieberei wirklich vorkam, dann müssen schnelle und kräftige Maßregeln ergriffen werden, um das Abhandengekommene zu entdecken, den Thäter zu verhaften und ihn dem Gericht zur Bestrafung zu überliefern.

Kap. 32.

Briefträger.

§. 230. Es ist den Postmeistern erlaubt, Briefträger (letter carriers) zu halten. Sie haben dem General-Postmeister zur Verwendung solche Personen zu bezeichnen, welche, ehe er die Anstellung genehmigt, im Stande sind, den Vereinigten Staaten Bürgschaften leisten zu können. — Acte v. Juli 1836. §. 41.

§. 231. Nach der gesetzlichen Anstellung und Befähigung können die Postmeister auf ihre Gefahr und Verantwortung den Briefträgern alle angekommenen Briefe zur Bestellung übergeben, wovon jedoch diejenigen ausgenommen sind, deren Empfänger in einem schriftlichen Verlangen das Zurückhalten derselben in der Postanstalt aussprechen. — Acte v. 1825. §. 36.

§. 232. Die Briefträger dürfen bei der Auslieferung für jeden Brief 2 Cents, für jede Zeitung aber nur ½ Cent verlangen und annehmen. — Acte v. 1825. §. 36. und Acte v. 1836. §. 41.

§. 233. Diese Anordnungen finden für die Stadt New-York, sowie für andere Städte, denen besondere Anweisungen zugingen, keine Anwendung.

§. 234. Es ist die Pflicht eines Postillons (mail carrier), Briefe (und im Fall derselbe frankirt werden soll, auch Postgeld) anzunehmen und zu befördern, wenn der Ort der Uebergabe über 1 Mile von einer Postanstalt entfernt ist. Briefe und Postgeld sind der ersten Postanstalt, bei welcher er ankommt, zu überliefern.

Die Unterlassung dieser Vorschriften zieht eine Strafe von $ 50 nach sich (§§. 134. 135).

§. 235. Für solche von einem Postillon beförderte Briefe (Wegbriefe genannt) ist zu dem gewöhnlichen Porto noch 1 Cent hinzuzuschlagen, der Brief selbst mit „way" zu bezeichnen und dieses 1 Cent dem Postillon auszuzahlen.

Kap. 33.

Postillone; Postagenten an Eisenbahnen und Dampfbootrouten.

§. 236. Zu größerer Sicherheit der Posten und besserer Wirksamkeit des Dienstes steht dem General-Postmeister das Recht zu, die Entlassung von Postillonen anzuordnen, und im Weigerungsfalle steht ihm die Macht zu, die Entfernung durch Aufhebung des Contractes zu erzwingen.

§. 237. Gewisse Eisenbahn- und Dampfbootrouten sind durch den General-Postmeister mit Postagenten versehen worden, deren Geschäfte darin bestehen, daß sie 1) nach Schluß der Post noch Briefe annehmen (auch Wegbriefe), sowol bezahlte als unbezahlte; daß sie dem Postmeister des Endpunktes der Route alles für bezahlte Briefe eingenommene Postgeld berechnen und die angenommenen Briefe den betreffenden Postanstalten zur Abgabe oder Weiterbeförderung übersenden; daß sie ein Verzeichniß über alle solche Briefe an den Auditor des Departements einschicken; 2) daß sie für die verschiedenen Postämter die Briefpackete ꝛc. aussuchen, zu welchem Behufe ihnen der Schlüssel zu dem eisernen Schlosse anvertraut ist; 3) daß sie über die Abgabe und Empfangnahme der Briefbeutel Aufsicht führen; 4) daß sie über alle Unregelmäßigkeiten auf der Route Bericht erstatten.

§. 238. Auf derselben Art Routen stellt der General-Postmeister auch Postboten in denjenigen Fällen an, wenn das Postamt der Route so weit von dem Landungsplatze des Dampfboots oder der Eisenbahnstation entfernt ist, daß der gewöhnliche Ueberbringer die Beutel nicht umtauschen kann.

§. 239. Auf dem Ohioflusse, unterhalb Louisville, dem Mississippi und Redflusse ist die Ueberfahrt der Post verdungen. Bestimmte Agenten, denen die Verrichtung der Arbeiten obliegt, stationiren zu Louisville, St. Louis und New-Orleans. Die Uebernahme eines Contracts, die Zeitdauer desselben verfügt das Contractamt. Die von dem Agenten und dem Capitain ausgestellten Beförderungslisten, sowie die Empfangsbescheinigungen der Postmeister für Postsachen, welche auf Grund eines Duplicats der Liste des Capitains gegeben werden, und nach welcher der Capi-

tain die Bezahlung für geleistete Dienste erhält, sind zum Beweis der Dienstleistung an das Inspectionsamt einzusenden.

§. 240. Die Postagenten und Postboten haben den üblichen Diensteid abzulegen und das darüber aufgenommene Protokoll zum Inspectionsamte einzusenden.

§. 241. Diese Personen und die Postillone sind von der Militairpflicht und dem Geschwornenamte befreit.

§. 242. Die Postillone, Contractoren oder Felleisenreiter dürfen außerhalb der Postbeutel keinen Brief und kein Packet (Zeitungen ausgenommen) befördern, wofern sie dieselben nicht auf der nächsten Postanstalt als „Wegbrief" abliefern.

§. 243. Außer der contractlichen Postbeförderung durch angestellte Agenten und Postboten werden die Briefe und Packete auch durch Schiffe, Dampfboote und andere Fahrzeuge befördert; geschieht die Ueberführung auf Gewässern der Vereinigten Staaten, so wird für einen Brief oder ein Packet 2 Cents bezahlt, die bei besonderer Uebereinkunft auf 3 Cents erhöht werden können, für Zeitungen $\frac{1}{2}$ Cent. Diese Regel findet bei den in den Häfen des Eriesees ausgelieferten Briefen keine Anwendung.

Kap. 34.

Aufhebung einer Vorschrift.

§. 244. Die frühere Anordnung, nach welcher es Jemandem frei stand, durch Deponiren des Geldes bei den Postmeistern auf Zeitungen zu subscribiren, wird aufgehoben. Diese Anordnung trat nach dem 1. Juli 1847 in Kraft.

Kap. 35.

Zeitungen, Zeitschriften und Magazine.

§. 245. Die Drucker der Zeitungen müssen diejenigen Zeitungen, welche durch die Post versendet werden sollen, gut trocknen, in Packete mit haltbarem Umschlag verpacken (wobei jedoch ein Ende des Packets offen sein muß) und mit starken Bindfaden umschnüren, wenn die Sendung für eine entfernte Postanstalt bestimmt ist. — Acte v. 1825. §. 30.

§. 246. Die für eine Postanstalt bestimmten Zeitungen müssen in ein Packet verpackt werden, wenn die Anzahl der Zeitungen 20 Exemplare nicht übersteigt; ist letzteres der Fall, so sind mehrere Packete zu formiren, welche eine annähernde Anzahl enthalten.

§. 247. Die Drucker haben auf die Außenseite eines jeden Packets mit deutlicher, großer Schrift den Namen der Postanstalt und des Staates für die die Zeitungen bestimmt sind, zu verzeich-

nen (giebt es zwei Orte gleichen Namens in einem Staate, so ist die Grafschaft beizusetzen). Eine jede der Zeitungen in dem Packete muß ebenfalls mit einer Adresse versehen sein.

§. 248. Werden vorstehende Regeln von den Druckern nicht befolgt, so sind ihnen die Zeitungen zurückzugeben. — Acte v. 1825. §. 30.

§. 249. Die Buchdrucker beklagen sich oft über die geringe Aufmerksamkeit, die ihren Zeitungssendungen geschenkt wird: daher werden die Postmeister für solche Defecte verantwortlich gemacht, welche weder dem Drucker, noch dem Contractor zur Last fallen. Der Postmeister muß von dem Drucker mit einem alphabetischen Verzeichnisse seiner abgegebenen Packete versehen werden und hiernach sind die eingelieferten Packete zu vergleichen, Defecte zu notiren und dem Drucker anzuzeigen.

§. 250. Ein Postmeister darf kein Zeitungspacket öffnen, noch eine Eröffnung erlauben, wenn dasselbe nicht an sein Amt adressirt ist. Es steht auf die Zuwiderhandlung eine Strafe von $ 50. Ebenso legt das Gesetz einer Person, welche nicht autorisirt ist, eine Post zu öffnen, eine Strafe von $ 30 auf, falls dieselbe ein nicht an sie selbst gerichtetes Zeitungspacket eröffnet. — Acte v. 1825. §. 30.

§. 251. Jedes Zeitungspacket, dessen Adresse verloren ging (unscheinbar, unleserlich wurde), muß mit einem benachrichtigenden Begleitungsschreiben dem Drucker zurückgesendet werden.

§. 252. Zeitschriften oder Magazine werden ohne Erlaubniß des Departements nicht außerhalb der Felleisen befördert; ist aber die Genehmigung des Departements hierzu erfolgt, so darf der Contractor keinen Herausgeber vor dem andern in demselben Orte bevorzugen.

§. 253. Der Umschlag von allen den Zeitungen, Zeitschriften und Magazinen, welche mit der Post ankommen und bestellt werden, muß abgenommen werden. Sehr oft werden Unterschleife versucht, indem diesen Artikeln Briefe oder andere Nachrichten beigepackt werden. Der Umschlag bildet weder einen Theil der Zeitung oder Zeitschrift, noch ist dafür Porto zu bezahlen, umsomehr ist es die Pflicht des Postmeisters, den Umschlag von nicht regelmäßig erscheinenden Zeitungen abzunehmen und denselben in Bezug auf Unterschleif zu prüfen, sowie sich zu überzeugen, ob das Porto richtig berechnet ist. Nichts kann ungerechter sein, als einen Postmeister wegen der Aufmerksamkeit, die er diesem Theile seiner Verpflichtungen schenkt, zu tadeln. Zeitungen, Zeitschriften und öffentliche Documente, denen Portofreiheit zusteht, sind von dieser Bestimmung ausgenommen.

§. 254. Ist die Adresse nur auf den Umschlag geschrieben, so hat der Postmeister dieselbe bei der Abnahme auf die Zeitung oder Zeitschrift zu übertragen.

§. 255. Contractoren oder Postillone können zum Verkauf oder zur Vertheilung an die Subscribenten Zeitungen außerhalb der Felleisen befördern. Die Postmeister sind aber nicht verpflichtet, solche Zeitungen zu übernehmen und sie an die Subscribenten zu bestellen.

Kap. 36.

Zeitungen dürfen in der Postanstalt nicht gelesen werden.

§. 256. Die Postmeister sollen nicht gestatten, daß in ihren Aemtern Zeitungen von Personen gelesen werden, an die sie nicht gerichtet sind, ebensowenig dürfen dieselben ohne Erlaubniß der Eigenthümer ausgeliehen werden.

Kap. 37.

Die Herausgeber sind zu benachrichtigen, falls Zeitungen und Zeitschriften bei der Postanstalt nicht abgenommen werden.

§. 257. In jedem Falle, in welchem angekommene Zeitungen von dem rechtmäßigen Empfänger nicht in Empfang genommen werden, haben die Postmeister dem Herausgeber alsbald Nachricht zu ertheilen, und, wo es bekannt ist, den Grund anzugeben, warum die Zeitungen liegen bleiben. Sind Zeitungen drei Monate nach einer solchen Anzeige nicht abgeholt, so können die Postmeister dieselben für das darauf haftende Porto verkaufen, wenn der Herausgeber nicht Zahlung leisten sollte. Weder solche Zeitungen, noch Zeitschriften oder Magazine, welche ebenfalls von den Empfängern nicht abgenommen wurden, dürfen an das Departement eingesendet werden. — Acte v. 1825. §. 30.

§. 258. Wenn periodische Zeitschriften oder Magazine an eine Postanstalt gesendet und von dem Adressaten nicht abgenommen werden, so haben die Postmeister den Herausgeber, wo möglich unter Angabe der Gründe, davon zu benachrichtigen. Verlangt der Herausgeber, daß eine Zurücksendung erfolge, so soll dies stattfinden, allein bei der Ueberlieferung des fraglichen Gegenstandes ist sowol das Porto für die Hinsendung, wie für die Zurücksendung zu bezahlen. Die Anzeigen der Postmeister an Herausgeber gehen portofrei.

Kap. 38.

Wie die Rechnung für unbezahlte Zeitungen ꝛc. zu führen ist.

§. 259. Ueber unbezahlte Zeitungen und Zeitschriften, welche von einem Amte versendet werden, wird eine Rechnungsführung nicht verlangt; hingegen liegt dem Postmeister die Verpflichtung ob, über die angekommenen Zeitungen Rechnungen zu halten.

§. 260. Jeder Postmeister hat in seine Rechnung den Betrag des Porto's einzutragen, den er im Laufe des Quartals von Zeitungen, Zeitschriften und Magazinen einnahm.

§. 261. Jeder Postmeister wird mit Beginn des Quartals die regelmäßig bei seinem Amte ankommenden Zeitungen namentlich in die Rechnung eintragen und in der betreffenden gegenüberstehenden Colonne den Betrag des vierteljährlichen, im Voraus empfangenen Portos auswerfen (§. 176).

§. 262. Für die nicht regelmäßig, nur gelegentlich ankommenden Zeitungen und Zeitschriften ist bei jeder Postanstalt ein besonderes Portoverzeichniß zu halten; ebenso gilt dies von dem Porto für Extrazeitungen, Beilagen zu Zeitungen und Buchdruckerrechnungen (§. 175).

§. 263. Namentlich sind in der Rechnung auch die während eines Quartals regelmäßig ankommenden periodischen Zeitschriften und Magazine mit Angabe des Portoertrags einzutragen.

§. 264. Jeder Postmeister hat unter der Rubrik „verschiedene Zeitschriften" alle die Zeitschriften und Magazine einzutragen, welche zufällig bei seinem Amte eingehen sollten.

Kap. 39.

Ausländische Zeitungen, Magazine und Zeitschriften.

§. 265. Zeitungen aus fremden Ländern können von dem Verlags-Comptoir oder durch beauftragte Agenten den regelmäßigen Subscribenten direct zugesendet werden; unregelmäßig erscheinende fremde Zeitungen, die nicht von einer Zeitungsagentur oder deren bevollmächtigten Agenten zur Versendung kommen, müssen vorausbezahlt werden.

§. 266. Die in fremden Ländern erschienenen Magazine und Zeitschriften werden zu denselben Portosätzen mit den Posten versendet, denen die in den Vereinigten Staaten erschienenen unterliegen.

(Fortsetzung folgt.)

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Preußen.

1. Bekanntmachung.

Um die recommandirten Briefe, welche früher häufig zur Versendung undeclarirter Cassenanweisungen und anderer geldwerthen Papiere benutzt worden sind, gegen Verletzung zu sichern, ist im Interesse des correspondirenden Publikums im Jahre 1844 angeordnet worden, daß recommandirte Briefe nicht anders, als mit Kreuzcouverten versehen und mit fünf Siegeln sorgfältig verschlossen, von den Postanstalten zur Beförderung mit der Post angenommen werden dürfen.

Nachdem jetzt durch den Erlaß der ermäßigten Portotaxe für Geldsendungen dem correspondirenden Publikum Gelegenheit geboten ist, Cassenanweisungen und geldwerthe Papiere declarirt gegen eine unerheblich höhere Portozahlung zu versenden, als wenn solches undeclarirt geschieht, und daher anzunehmen ist, daß das eigene Interesse die Versender von Geld und Documenten abhalten wird, dergleichen Sendungen undeclarirt zur Post zu geben, so soll die Vorschrift in Betreff der Couvertform und des fünffachen Verschlusses recommandirter Briefe zur Erleichterung des Publikums wieder aufgehoben werden.

Recommandirte Briefe können daher von jetzt ab in derselben Form und mit demselben einfachen Verschlusse, wie gewöhnliche Briefe, zur Beförderung mit der Post aufgegeben werden.

Berlin, den 19. August 1848.

General-Post-Amt.

2. Bekanntmachung.

Vom 1. October c. ab wird die Provision für den Debit der Zeitungen und Zeitschriften durch die Postanstalten allgemein auf 25 Procent des Einkaufpreises festgestellt, jedoch mit der Maßgabe, daß dieselbe niemals höher sein darf, als die Summe, welche nach der jährlich zu versendenden Bogenzahl bei Anwendung der im Gesetze vom 15. Decbr. 1821 stipulirten Portosätze zu erheben sein würde. In Folge dieser Maßregel, welche sich auf alle für das vierte Quartal c. neu bestellten Zeitungen erstreckt, ermäßigen sich in den meisten Fällen die bisherigen Absatzpreise. Die Postanstalten werden die ermäßigten Absatzpreise, welche denselben binnen Kurzem werden notificirt werden, bei Erhebung der Zeitungsgelder für das 4. Quartal c. durchgehends in Anwendung bringen.

Die Zusammenstellung der neuen Absatzpreise kann bei jeder Postanstalt eingesehen werden.

Das Publikum wird hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß nunmehr alle für einzelne Orte bestehenden separaten Preis-Ermäßigungen vom 1. Octbr. c. ab allgemein aufhören.

Berlin, den 23. August 1848.

General-Post-Amt.

Hannover.

Verordnung, die Aufhebung des Stationsgeldes betr., vom 19. August 1848. [1])

Ernst August, von Gottes Gnaden König von Hannover ꝛc. Nachdem Wir beschlossen haben, die den Miethfuhrleuten nach der Verordnung vom 12. April 1821 obliegende Verpflichtung zur Lösung von sogenannten Stationsscheinen und das dafür zufolge der Verordnung vom 4. Juni 1834 bei den Postrelais zu entrichtende Stationsgeld vom 1. October d. J. an aufzuheben, so verkünden Wir solches hiemit und befehlen, daß das Stationsgeld von dem gedachten Zeitpunkte an nicht ferner erhoben werde.

Unser Finanz-Ministerium ist ermächtigt, wegen der den Posthaltern zu gewährenden Entschädigung das Erforderliche zu verfügen ꝛc.

Hannover, den 19. August 1848.

Ernst August.

Lehzen.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Preußen.

Die seither stattgefundenen geheimen Conduitenlisten in der Civilverwaltung sind durch den allerhöchsten Erlaß vom 31. Juli 1848 (Ges.-S. Nr. 32.) abgeschafft.

Den Postanstalten wird vom General-Postamte unterm 19. August eröffnet, daß nach einer Mittheilung des königl. Ministeriums des Innern eine Controle der paßpolizeilichen Legitimationen der Postreisenden nach und von Orten der deutschen

---

1) Ges.-S. 1. Abth. Nr. 58.

Bundesstaaten Seitens der Postanstalten nicht mehr erforderlich ist. Unter Aufhebung der bisherigen hierauf bezüglichen Vorschriften werden die Postanstalten daher von der Ausübung der gedachten Controle entbunden.

Die Conducteure und Schirrmeister werden vom 1. October an von der ihnen nach ihrer Dienst-Instruction obliegenden Verpflichtung, das Reinigen der Hauptwagen entweder selbst zu besorgen oder auf eigene Kosten besorgen zu lassen, befreit und alle königl. Postwagen für Rechnung der Postcasse gereinigt.

In Holzdorf (Bahnhof), Reg.-Bez. Merseburg, Kreis Schweinitz und in Dratzig-Mühle (Bahnhof), Reg.-Bez. Bromberg, Kreis Czarnikow, ist eine Posterpedition und Station, und in Lippborg, Reg.-Bez. Münster, Kreis Beckum, eine Posterpedition eingerichtet worden. Die Posterpedition in Arnswalde ist zur Postverwaltung erhoben, die Postverwaltung in Rügenwalde in eine Posterpedition, und die Briefsammlung zu Mengede in eine Posterpedition verwandelt worden. — Die Station bei der Posterpedition zu Franzburg, zu Neu-Berun, zu Hartmannsdorf und die Station zu Kassigkehmen ist aufgehoben worden. — Bei der Posterpedition zu Lobsens befindet sich eine vollständige Station.

Bayern.

Die Brief- und Fahrpost-Expedition in Kupferberg wurde aufgehoben, resp. mit der Post- und Eisenbahn-Expedition in Untersteinach vereinigt. — In dem Cantonshauptorte Lautereken in der Pfalz, an der Glan zwischen Meisenheim und Grumbach gelegen, wird eine Briefpost-Expedition errichtet, welche durch tägliche Botengänge mit der Posterpedition Wolfstein in Verbindung gesetzt wird. In dem Orte Weyhers, dem Sitze eines k. Landgerichts in Unterfranken, zwischen Gersfeld und Fulda gelegen, trat eine Brief- und Fahrpost-Expedition ohne Poststall in Wirksamkeit, welche mittelst täglichen Kariolfahrten zwischen Weyhers und Motten mit den Stationen der Würzburg-Fuldaer Route in unmittelbarem Kartenwechsel zu kommen hat.

Würtemberg.

In Rosenfelde, Oberamt Sulz, und in der Stadt Pfullingen, Oberamt Reutlingen, traten Posterpeditionen in Wirksamkeit, welche letztere mittelst des durchpassirenden Stuttgart-Friedrichshafener Eilwagens tägliche Postverbindung erhält.

Mecklenburg-Schwerin.

Die Posterpedition zu Zickhausen ist mit dem 12. Juli aufgehoben und statt derselben am Bahnhofe zu Kleinen eine Posterpedition eingerichtet.

Auf den Antrag inländischer Buchhandlungen ist gestattet worden, daß für die von denselben zu versendenden und an dieselben eingehenden Bücher-Packete unter einem Pfunde, auch dann, wenn dieselben in der bisher üblichen Form verpackt, jedoch unversiegelt zur Post geliefert werden und von einer beigelegten Preisnote begleitet sind, höheres Porto als das in §. 4. des Porto-Regulativs (s. S. 352) für Kreuzbandsendungen bestimmte nicht erhoben werden soll [1]).

Sachsen-Weimar-Eisenach.

Vom 1. August an trat in dem zwischen Weimar und Erfurt an der Thüringischen Eisenbahn gelegenen Orte Vieselbach eine Posterpedition in Wirksamkeit.

Sachsen-Coburg-Gotha.

In dem Städtchen Waltershausen ist eine Posterpedition in Wirksamkeit getreten, welche durch die Fahrten der Waltershäuser Zweigbahn nach und von der Anhaltestelle Fröttstedt mit der Thüringischen Eisenbahn in Verbindung gesetzt ist.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Oesterreich.

Unlängst wurden auf dem Fahrpostamte zu Wien einem Hausirer zwei geldbeschwerte Briefe, die er daselbst zur Versendung abgeben wollte, auf eine betrügerische Weise entlockt. Ein Mann ohne Kopfbedeckung, der sich das Ansehen eines im Amte beschäftigten Schreibers gab, bedeutet ihm nämlich, daß derselbe mit dem Bündel, den er bei sich hatte, die Amtsstube nicht betreten dürfe, machte sich zugleich anheischig, ihm die Aufgabe der Briefe zu besorgen und die Recepisse zu bringen. Der Hausirer gab ihm die

---

1 Verordn. d. großh. Kammer v. 5. Septbr. (Offic. Wochenbl. Nr. 40.)

Briefe, wartete aber vergeblich und erfuhr, daß der vermeintliche Beamte ein Gauner gewesen sei.

Am 20. August wurde die Wien-Presburger Eisenbahn eröffnet. Die Strecke wird in 2¼ Stunden zurückgelegt. Die Züge gehen von Wien und Preßburg 4 Mal des Tages ab, aus Wien 6 Uhr früh, 9¾ U. Vorm., 2½ U. Nachm. und 7½ U. Abends; aus Preßburg 6¼ U. früh, 9½ U. Vorm., 2 U. Nachm. und 6¾ U. Abends. Die Preise sind: 2 Fl. 40 Kr., 2 Fl. 3 Kr. und 1 Fl. 25 Kr.

Preußen.

Die Handelskammer zu Erfurt hat an die deutsche National-Versammlung zu Frankfurt a. M. folgenden Antrag gestellt:

1) Hohe Versammlung wolle schleunigst einen Congreß von tüchtigen Postbeamten aller Geschäftszweige berufen, um alle Einleitungen zur Herbeiführung eines gleichförmigen deutschen Postwesens mit klaren, allgemein verständlichen und zeitgemäßen Normen durch Errichtung einer deutschen Central-Poststelle zu treffen, ferner:

2) durch sofortige Verhandlungen und Beschlußnahme, die bei mehren, namentlich den thurn- und taris'schen Postanstalten bestehenden exorbitanten Posttaxen für Briefe und Packete mit den in Preußen eingeführten viel billigeren Normen gleichstellen.

Großbritannien.

Eine Zeitung aus Boston berichtet. Wir haben erfahren, daß ein Agent der Postverwaltung der Vereinigten Staaten eine Anzahl Briefe weggenommen hat, welche Passagieren und andern Leuten auf dem Schiffe „Niagara" mitgegeben worden waren, um die erhöhte, repressive Portotaxe von 24 Cents zu ersparen, welche jetzt von unserer Regierung erhoben wird. — (Daily News.)

Das Geldanweisungs-Departement bei der Post. Bei diesem Departement ist im Verlaufe weniger Jahre eine bedeutende Vermehrung eingetreten. In dem am 5. April 1839 endenden Quartale betrug die Zahl der in London ausgestellten Anweisungen 3891 Stück mit einem Betrage von £ 7160. 19 s. 4 d., die ausbezahlten Anweisungen aber 5532 Stück = £ 10,240. 14 s. 8 d. In dem am 5. Januar 1843 endenden Quartale war die Zahl der ausgestellten Anweisungen 73,520 Stück = £ 146,000. und der bezahlten Anweisungen 143,065 Stück = £ 320,797. In dem am 5. Januar 1848 endenden Quartale stand die Rechnung so: Ausgestellte Anweisungen 122,507 Stück = £ 241,349; bezahlte Anweisungen 262,430 Stück = £ 555,692. Summe

der ausgestellten und bezahlten Anweisungen: 384,937 Stück = £ 797,042. 9 s. 6 d. — (Herald.)

Der Postdienst zwischen Dover und Ostende, Dover und Calais und Dover und Boulogne. Die Anzahl der in den 12 Monaten, vom 1. April 1847 bis 31. März 1848, für diesen Dienst verwendeten Postdampfboote war sieben; der Tonnengehalt 1767 und die Pferdekraft 760. Die in demselben Zeitraume erwachsenen Unkosten betrugen £ 24,790. 8 s. 5 d. Die Anzahl der beförderten Personen war 18,439, nämlich nach und von Ostende: 11,559; Calais: 4961; Boulogne: 1919. Die Ueberfahrtszeit war durchschnittlich: nach Ostende 4 Stunden 46 Minuten; nach Calais 2 Stunden; nach Boulogne 2 Stunden 30 Minuten. — (Post.)

Eine Bekanntmachung des Schatzamtes gestattet den Namen und die Adresse des Absenders, sowie einiges andere Geschriebene auf Bücher, Zeitschriften ꝛc., welche durch die Post versendet werden, zu bemerken. Es findet hierbei jedoch die Beschränkung statt, daß das auf solchen Gegenständen Geschriebene, sich „auf einer und derselben Seite" befinden muß. — (Globe.)

Wegen Unterschleifen und Unregelmäßigkeiten war gegen den Postmeister in Great-Malvern, Herrn Mason, eine Untersuchung eingeleitet worden. Diese Untersuchung wurde aber sehr bald unterbrochen, da es dem Postmeister gelang, sich eine Quantität Gift zu verschaffen, mit welchem er seinem Leben ein Ziel setzte. — (Sun.)

Die Posteinkünfte betrugen in dem am 5. April 1848 beendeten Quartale 221,000 £ (2000 £ mehr als im ersten Quartal 1847), in dem am 5. Juli 1848 endenden Quartale 136,000 £, während sie in dem entsprechenden Quartale des Jahres 1847 215,000 £ betrugen.

Vor einiger Zeit wurden bei dem Derby-Postamte Zeitungen und Briefe mit Geld oder geldwerthem Inhalte systematisch entwendet. Durch gelegte Fallstricke ist man in der Person des Beamten John Gray des hauptsächlichsten Verbrechers habhaft geworden, welcher in Folge verschiedener deutlicher und klarer Beweise bereits vor die Assisen gestellt wurde. Nachstehende Liste der Gegenstände, die in des Gefangenen Besitz sich befanden, geben einen Beweis seiner Thätigkeit.

Eine große schwarz emaillirte goldne Broche, drei silberne Bleistiftfedern, drei goldne Petschafte, eine goldne Kette, ein großer

goldner Uhrschlüssel, zwei goldne Busennadeln, eine emaillirte desgl., zwei emaill. und goldne Hemdenknöpfe, drei gearbeitete Buchzeichen, zwei silberne Uhren, einen kleinen Compaß, einen großen goldnen Uhrhaken, Spitzenkragen, gestickte Damenschnupftücher, 4 Paar Damen- und 5 Paar Herrenhandschuhe, emaill. Federhalter und Papiermesser in einem Kasten, ein Armband, sammetne Westenfleckchen, 6 Paar gestrickte Kindersocken, 2 Paar Kinderhandschuhe, 2 Damenleibbänder, 3 Mützenbänder und gegen 66 £ in Sovereigns, Halbsovereigns und Noten. — (Post.)

Der Briefträger Bradley wurde vor einiger Zeit in Mitre Court, Wood-street, auf eine höchst grausame Art überfallen, während er seinem Geschäft oblag. In Folge dessen ist ihm auf Vortrag des General-Postmeisters von den Lords des königlichen Schatzes gestattet worden, sich von dem Dienste zurückzuziehen und eine Pension von jährlich 100 £ zu erheben.

Während in dem am 5. Juli 1847 endenden Quartale die Einkünfte des Postwesens die Summe von 215,000 £ erreichten, belief sich der Ertrag in demselben Quartale 1848 auf nur 136,000 £. Es stellt sich daher ein Ausfall von 79,000 £ heraus.

Hierzu giebt der „Globe" folgende Erklärung: „Das Postwesen scheint einen Ausfall zu geben, dies ist aber nur scheinbar und findet seinen Grund in einer nachträglichen, lang angestandenen Auszahlung an die Gesellschaft der Great Western Eisenbahn. — Ein späteres Blatt derselben Zeitung sagt darüber: Das Posteinkommen hat natürlich durch die theilweise Stockung der Handelsunternehmungen in diesem Quartale leiden müssen, allein wir haben guten Grund zu der Annahme, daß wegen der stets steigenden Anwendung des brieflichen Verkehrs (auch für nicht kaufmännische Zwecke), welcher sich unter dem Schutze des neuen, so viele Erleichterungen bietenden Systems mehr und mehr ausbreitet, das Einkommen in diesem Quartale höher sich herausstellen müßte als im vorjährigen, wenn nicht aus dem Posteinkommen eine schwere Summe auszuzahlen gewesen wäre, die sich auf verschiedene Quartale vertheilt.

In der dem Parlamente vorgelegten Uebersicht über das Postwesen ist eine Rechnung beigefügt, aus welcher ersichtlich ist, wieviel Porto jedes öffentliche Departement von 1837 bis 1847 bezahlt hat. In den letzten fünf Jahren haben die Departements von England folgende Summen bezahlt: 1843, £ 131,503. 15.; 1844, £ 124,698. 3 s. 8 d.; 1845, £ 125,322. 6 s. 2 d.; 1846, £ 128,056. 7 s. 5 d., und 1847, £ 148,643. 3 s. 7 d. In

Schottland: 1843, £ 730. 4 s. 8 d.; 1844, £ 695. 4 s. 6½ d.; 1845, £ 823, 1 s. 5½ d.; 1846, £ 947. 18 s. 3 d.; 1847, £ 989. 13 s. 3 d. In Irland wurde an Porto verausgabt: 1843, £ 5006. 18 s. 11 d.; 1844, £ 5268. 4 s. 11 d.; 1845, £ 8312. 13 s. 11 d.; 1846, £ 6584. 9 s., und 1847, £ 13,222. 4 s. 9 d. — (Chronicle.)

Frankreich.

Berathung des Gesetzes über die Portoreform. — In der Sitzung vom 24. August discutirte die Nationalversammlung über die neu einzuführende Briefportotaxe. Der ganzen Berathung ist aber Eile und Aufgeregtheit anzusehen, wie es freilich nicht anders sein konnte, da am folgenden Tage die Berathung des Berichts der Untersuchungs-Commission, Ledru-Rollin, Louis Blanc, Caussidière ꝛc. betr., auf der Tagesordnung stand und die darauf bezüglichen Acten vertheilt worden waren.

Nach einer Rede des Hrn. Deslongrais, welcher gegen den Gesetzentwurf spricht, und nach einigen Bemerkungen des Finanzministers, welcher vertheidigend auftrat, wird der Schluß der allgemeinen Berathung ausgesprochen, worauf die Nationalversammlung über die einzelnen Artikel verhandelt.

Art. 1. „Vom 1. Januar 1849 an wird jeder Brief bis zum Gewicht von 7½ Grammes im Innern des Königreichs mit 20 Centimes austarirt."

„Die Briefe von und nach Corsika und Algerien unterliegen derselben Taxe."

Hr. F. Bastiat schlägt vor, die Brieftaxe wie die Journale auf 5 Cent. herabzusetzen. (Nein! Nein!)

Hr. St. Priest, Berichterstatter, bekämpft diesen Vorschlag.

Hr. Cordier will das Gewicht auf 10 Grammes ausgedehnt haben.

Hr. Combarel de Leyval unterstützt diesen Antrag.

Hr. Goudchaux, Finanzminister, wünscht sich wegen der gegenwärtigen Anträge Glück, denn sie versprächen die Annahme des Gesetzes. Er kann aber das Gewicht von 10 Grammes nicht anrathen; das von 7½ Grammes sei mehr als genügend, und um dies zu beweisen, zeigt Hr. Goudchaux einen Brief von gewöhnlichem Formate, welcher mit seinem Umschlage und Siegel von 1 Gramme, noch unter dem Gewichte von 7½ Grammes zurückbleibt; es sei dies der Nutzen der Umschläge, die nirgends als in Paris heimisch seien. (Eine Stimme: in den Provinzen auch!) Ich bitte um Entschuldigung, dies ist eine fast ausschließliche Pariser Gewohnheit. Es ist dies eine aristokratische Mode (Gelächter), die Geschäftsleute kennen sie nicht.

Wenn es wahr ist, daß 2 Franks 10 Grammes wiegen, so

wiegen 1 Frankstück und eins von 50 Centimes 7½ Grammes. (Gelächter.)

Sie sehen, daß wir nicht mehr wie unsere Gegner vom Decimalsystem ausgehen. (Verschiedene Bewegungen.)

Der Präsident. Meine Herren Abgeordneten, ich bitte Sie zu schweigen und die Herren Minister in Ruhe zu lassen. (Man lacht.)

Nach einer kurzen Discussion wird der Antrag des Hrn. Cordier mit großer Stimmenmehrheit verworfen.

Der Präsident verliest den Art. 1. nochmals, worauf er angenommen wird.

Art. 2. „Die Briefe über 7½ bis 15 Grammes werden mit 40 Cent. austarirt." — Wird angenommen.

Art. 3. „Die Briefe und Packete mit Schriften, welche über 15, aber nicht über 100 Grammes wiegen, werden mit 1 Frank austarirt."

„Die Briefe oder Packete, deren Gewicht 100 Grammes überschreiten, werden mit 1 Frank für jede 100 Grammes oder einen Theil davon austarirt." — Angenommen.

Art. 4. „Die recommandirten und chargirten Briefe unterliegen doppeltem Porto und müssen frankirt werden." — Angenommen.

Art. 5. „Die Administration der Posten wird ermächtigt, Stempel oder Marken zu dem Preise von 20 Cent., 40 Cent. und 1 Frank verkaufen zu lassen, deren Anbringung auf einem Briefe zur Portobefreiung genügt." — Angenommen.

Art. 6. „Es ist jedem Beamten oder Agenten der Administration untersagt, in einem Official- oder die Portofreiheit genießenden Packete Briefe zu versenden, welche dem ihm anvertrauten Dienste fremd sind."

„Die Uebertretung dieses Artikels wird nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Prairial des Jahres IX, den betrüglichen Brieftransport betr., bestraft werden." — Angenommen.

Hr. St. Priest, der Berichterstatter der Commission, schlägt in seinem eignen Namen vor, die Geldstrafe von 100 bis 300 Fr., welche das Gesetz wegen hinterzogenen Portos durch Privatleute enthält, nicht abzuschaffen, dahingegen den Tribunalen die Sorge der Ausführung zu überlassen, sobald die Ueberzeugung erlangt ist, daß ein Betrug vorliegt. Der Antrag wird formulirt:

„Im Falle der Verurtheilung wird Art. 463. des Strafgesetzbuches durch die Tribunale in Anwendung gebracht."

Der Antrag, für welchen sich auch der Hr. Finanzminister verwendet, wird, wie der Zusatzartikel, angenommen.

Ein Mitglied bemerkt, daß der Art. 463. sich nur auf Beamte

der Administration beziehe; es wünscht, der Antrag möchte auf alle Bürger anwendbar sein.

Hr. Goudchaux erklärt dies als einen Redactionsfehler, der verbessert werden solle.

Art. 7. „Alle Briefe an einen Dritten, welche an Personen adressirt sind, denen die Portofreiheit zusteht, sind unverzüglich dem Postbureau zur Austarirung zu überschicken." — Angenommen.

Hr. Wolowski stellt folgenden Antrag:

Vom 1. Januar 1849 an wird das Porto für Geldartikel auf 1 pCt. herabgesetzt.

Der Antragsteller glaubt, daß durch diese Bestimmung die Zahl der Briefe beträchtlich vermehrt werden wird. (Ja! Ja! Verschiedener Lärm.)

Dies wäre die Herstellung einer großen National-Circulationsbank. (Lärm, Unterbrechung, zur Abstimmung!).

Hrn. Wolowski glückt es, sich verständlich zu machen, und erklärt, seinen Antrag auf die Erklärung des Hrn. Finanzministers zurückzuziehen, welcher sich mit diesem Gegenstande beschäftigt, um daraus eine besondere Vorlage zu machen.

Hr. Carlat nimmt denselben Antrag wieder auf und stellt ihn in seinem Namen. Er ermäßigt die Scala des Portos auf 50 Cent. für 100 Fr. mit einer progressiven Erhöhung für Summen über 100 Fr. (Unterbrechung.)

Die Frage wird vorläufig angenommen.

Hr. Goudchaux überreicht eine neue Fassung des von Hrn. St. Priest gestellten, schon votirten Antrags.

Art. 8. „In allen Fällen der Uebertretung der Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes sowol wie der frühern, die sich auf denselben Gegenstand beziehen, können die Tribunale die Geldstrafe auf 16 Fr. ermäßigen." — Angenommen.

Die Art. 9. und 10., die Ausführungsmaßregeln des Gesetzes betreffend, werden, wie das ganze Decret, gleichfalls angenommen.

Am 31. Juli gab es in der General-Postdirection in Paris eine kleine Emeute. Herr Etienne Arago glaubte einen St. Bartholomäustag machen zu müssen an 75 Beamten jeden Grades, deren einziges Verbrechen, wie man sagt, darin bestand, daß sie von dem frühern General-Postdirector Conte angestellt worden waren. Man weiß nicht, ob dies wirklich der einzige Grund zu ihrer Absetzung war, aber so viel ist gewiß, daß diese Beamte erst am 30. Juli benachrichtigt worden waren, es würden ihre Geschäfte mit Ende des Monats aufhören. Dieser Vorfall brachte eine allgemeine Gährung hervor, in Folge deren am Morgen des

31. Juli die Höfe des Posthotels von einer Menge Menschen angefüllt waren, denen die Bestimmungen des Hrn. Arago keineswegs wohlmeinend erschienen. Man begnügte sich indeß nur mit Schreien.

Ein Journal bestätigt obigen Vorfall und fügt hinzu, daß diese Veränderungen in Folge des ausgesprochenen Willens der Nationalversammlung stattgefunden hätten, da wegen des neuen postalischen Systems, welches jedoch erst mit dem 1. Jan. 1849 eingeführt und eine außerordentliche Vereinfachung in das tägliche Berechnungswesen bringen wird, die Verabschiedung einer großen Anzahl von Beamten erforderlich werde.

Belgien.

Bei dem Dienste der fliegenden Postbureaux (voitures-bureaux-de-poste) auf den Eisenbahnen ist eine wichtige Verbesserung soeben eingeführt worden.

Bis jetzt konnten in diesen Wagen nur Briefpackete angefertigt werden für die Ortschaften an den Eisenbahnstationen, wo die Züge anhielten. Der Zug also, welche die französische Correspondenz für Belgien beförderte, hielt bei den Stationen Boussu, Saint-Ghislain, Jemmapes, Tubise und Hal nicht an, und es mußten die Briefe für die Orte Boussu, St. Ghislain und Jemmapes über Mons, die nach Turbise und Hal bestimmten aber über Brüssel dirigirt werden. Nachdem nun diese Briefe in Mons und Brüssel still gelegen und dadurch eine beträchtliche Verspätigung erlitten hatten, traten sie einen Rückweg an mit dem von Brüssel ausgehenden, an obigen Orten stillhaltenden Zuge, um ihrer Bestimmung zugeführt zu werden.

Derselbe Grund, welcher die Abgabe der Briefschaften an den genannten fünf Stationen verhinderte, stand auch der Empfangnahme von Briefen im Wege, deren Beförderung durch die fliegenden Postbureaux vortheilhaft beschleunigt werden konnte. Aus diesem doppelten Gesichtspunkte war daher die Eisenbahn für die Postverwaltung nur ein sehr unvollkommenes Hülfsmittel.

Die Maßregel, die der Minister der öffentlichen Arbeiten eben einführte, beseitigt diese Hindernisse durch ein ebenso einfaches als sinnreiches Mittel, welches ohne menschliche Beihülfe den Umtausch während der Fahrt selbst vollzieht.

Es wird nämlich an der Bahn bei den betreffenden Orten ein Pfahl aufgestellt, an dessen obern Theile in einer Entfernung von 25 Centimeters zwei Haken übereinander befestigt sind. Der obere Theil des Postwagens ist gleichfalls und zwar an jeder Seite mit zwei Haken versehen, welche mit denen an dem Pfahle in gleicher Höhe angebracht sind. Der Briefbeutel, der die abzugebenden Briefe enthält, hängt an dem Haken am hintern Theile des Wa-

gens vermittelst eines am Beutel befestigten Ringes. Der Briefbeutel, dessen Inhalt die während der Fahrt mitzunehmenden Briefe sind, ist durch dieselbe Vorrichtung am obern Haken des Pfahles aufgehängt und eine Feder erhält den Ring in einer zweckentsprechenden Stellung. In dem Augenblicke, wo der Wagen vorüberfährt, geht der Umtausch vor sich, d. h. der Briefbeutel, welcher auf der Station abzugeben ist, wird von dem untern Haken des Pfahls aufgenommen in derselben Zeit, wo der Briefbeutel, welcher von der Station mitzunehmen und zu befördern ist, in dem Haken des vordern Theiles des Wagens übergeht. (Nämlich dadurch, daß die Haken in die Ringe der Beutel eintreten und sie entweder vom Wagen oder vom Pfahle losreißen.)

Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten sind Versuche gemacht worden, um die Versicherung zu erlangen, daß eine solche Einrichtung keinerlei Nachtheile mit sich führe. Die zugezogenen Sachverständigen haben erklärt, daß diese Einrichtung alle wünschenswerthen Eigenschaften vereinige, um pünktlich, leicht und ohne die geringste Gefahr den Austausch der Briefe zu bewirken, wie schnell auch die Beförderung des Zuges sein möge.

Findet diese Art des Umtausches der Briefschaften auf allen den Punkten statt, wo es der Dienst erfordert, so werden sehr zahlreiche Vortheile erzielt, nicht allein für die Stationen, an denen der Zug nicht anhält, sondern auch für die Orte, welche an keiner Station liegen, indem die Postverwaltung einen Pfahl zur Umtauschung an dem Theile der Eisenbahn aufstellen kann, an welchem sie es für nützlich erachtet.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Hr. Frère-Orban, hat eine Verordnung erlassen, durch welche die unentbehrlichen Beamten bei den Verwaltungen der Posten und Eisenbahnen provisorisch vom Dienste der Bürgergarde ausgenommen werden. Bei der Postverwaltung werden befreit:

1) Die Einnehmer, welche keine Hülfsarbeiter haben;
2) die Secretaire, Schreiber und Supernumerare, welche bei Posteinnahmen beschäftigt sind;
3) die Distributeurs;
4) die Briefträger für Stadt und Land;
5) die Postboten;
6) die Begleiter der Courierposten.

Niederlande.

Die Posteinkünfte betrugen in den ersten sechs Monaten des Jahres 1848 702,795 Fl. Im Vergleich mit dem entsprechenden Zeitraume im Jahre 1847 ergiebt sich eine Vermehrung von 9666 Fl.

Schweiz.

Der Vorort trug in der Sitzung der Eidgenössischen Tagsatzung am 9. Juni an, da der gegenwärtige Augenblick nicht geeignet sei, irgend etwas Ersprießliches in Handelssachen, Post- und Zollwesen in Mailand (vergl. S. 371) zu erlangen, davon abzustehen, einen zweiten Abgeordneten nach Mailand zu senden, und auch den ersten außerordentlichen Abgeordneten von dort zurückzurufen. Mit sämmtlichen 22 Stimmen wurden dem Vororte die diesfälligen Vollmachten hierzu ertheilt.

Tagsatzungs-Verhandlungen über das Postwesen[1]). — Nachdem bei Berathung des Bundes-Entwurfes früher von der Tagsatzung beschlossen worden war, die Artikel, welche die materiellen Fragen enthalten, einer besondern, aus 9 Mitgliedern bestehenden Commission zur Prüfung und Berichterstattung zu überweisen: so wird in der Sitzung der Eidgenössischen Tagsatzung am 13. Juni mit der Berichterstattung und Berathung über die Arbeit und die Grundlagen der Anträge der Neuner-Commission über die materiellen Fragen begonnen. Zu Art. 33., der vom Postwesen handelt (vergl. S. 337), gelangt man in der Sitzung am 21. Juni.

Für Art. 33. hat die Commission einen neuen Vorschlag gebracht, welcher lautet:

„Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften: 1) Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Allgemeinen ohne Zustimmung der betheiligten Cantone nicht vermindert werden. 2) Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen möglichst billigen Grundsätzen bestimmt. 3) Die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet. 4) Für Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar nach folgenden nähern Bestimmungen: a. Die Cantone erhalten jährlich drei Viertheile der Durchschnittssumme des reinen Ertrags, den sie in den drei Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen bezogen haben. Wo die Ausübung des Postregals an Privaten abgetreten worden ist, übernimmt der Bund die diesfällige Entschädigung. b. Wenn ein Canton in Folge eines mit einem andern Canton abgeschlossenen Postvertrages vom Postwesen bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung der Postregals auf seinem Gebiete erweislichermaßen rein ertragen hat, so soll bei Ausmittelung der Entschädigungssumme hierauf besonders Rücksicht genommen werden; c. die Ent-

---

1) Verspätigt wegen Mangel an Raum.

schädigung geschieht durch jährliche Bezahlung der nach vorstehenden Bestimmungen ausgemittelten Entschädigungssumme; d. der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material, soweit dasselbe zum Gebrauche tauglich und erforderlich ist, gegen eine den Eigenthümern abzureichende billige Entschädigung zu übernehmen; e. die eidg. Postverwaltung ist berechtigt, die Gebäulichkeiten gegen Entschädigung entweder als Eigenthum oder aber nur miethweise zur Benutzung zu übernehmen."

Appenzell A. Rh. motivirt auf launige Weise seine Instruction, namentlich in Bezug auf Nr. 4. litt. a., indem es sein Post- und Botenwesen dem Bunde nur unter dem Vorbehalte abtreten will, daß für dasselbe nach Verhältniß der Bevölkerung und wie an die andern Cantone Entschädigung geleistet werde. Das Botenwesen gehört daselbst in die Souveränität der Gemeinden, welche dasselbe an von ihnen selbst gewählte Boten gegen bedeutende Cautionen übertragen. Für Hebung und Beförderung desselben hat der Canton durch Anlegung guter Straßen Bedeutendes gethan, hiefür wird man ihm doch das Anspruchsrecht auf Entschädigung nicht bestreiten wollen. Von St. Gallen sind seinerseits indirecte bedeutende Anerbietungen für Uebernahme des Postwesens gemacht. Wie einträglich das Botenwesen ist, geht daraus hervor: St. Gallen läßt eine Post über Herisau nach dem Toggenburg, und eine andere über Trogen und Speicher nach Altstätten gehen. Hiefür bezahlt es an Entschädigung: dem Boten in Herisau 800 Gulden, jenem in Trogen 400, dem in Speicher 400 Gulden, und überdies für den Schneebruch über den Ruppen 200 Gulden, zusammen also 1800 Gulden nur für drei Gemeinden. Demnach ist zu bemessen, was Gais, Teufen u. s. w. billigerweise zu verlangen hätten. Der Gesandte glaubt, die Mitglieder der Commission, welche Zürich, St. Gallen u. s. w. angehören, haben schon für ihre Cantone gesorgt, sie hätten aber auch an Appenzell denken sollen.

Baselstadt sieht ungern durch die Centralisation des Postwesens eine eidg. Bureaukratie entstehen, welche vielleicht nicht so bereitwilligen Bedacht auf die Bedürfnisse des postgebührbezahlenden Publikums nehmen würde, wie die dem betreffenden Canton selbst angehörenden Beamten. Die Kaufmannschaft von Basel, welche 100,000 Franken Postgebühren bezahlt, den zehnten Theil der gesammten im Bundesbudget aufgenommenen Posteinnahmen, würde sich nicht gerne nehmen lassen, auch ein Wort zu der Art und Weise zu sagen, wie den Bedürfnissen und Bequemlichkeiten des Publikums Rechnung getragen wird. Seit 18 Jahren hat sich in Basel die Posteinnahme von 50,000 Frkn. auf 100,000 Frkn. verdoppelt; wahrscheinlich wird innerhalb 18 Jahren wieder Verdoppelung eintreten. Wenn man durch den zweiten Satz von

litt. a. des Nr. 4. dem besondern Verhältniß von Schaffhausen Rechnung getragen hat, das seine Posten an einen Privaten verpachtet hat, so muß man der Gerechtigkeit wegen den gleichen Maßstab der Entschädigung auch gegen die Cantone eintreten lassen und nicht blos von ¾ des bisherigen Durchschnittsertrages sprechen. In erster Linie will Baselstadt beim Entwurf von 1833 stehen bleiben, dem Bunde nur die allgemeine Beaufsichtigung der Posten übertragen und die allfällige Centralisation dem Wege des Concordats überlassen. In zweiter Linie, wenn der Artikel dennoch angenommen wird, so soll die Entschädigung nach der vollen Durchschnittssumme des Ertrags geleistet, dagegen aber dann das Postmaterial unentgeltlich abgetreten werden.

Zürich: Wenn in irgend einem Zweige Centralisation nöthig ist, so ist es im Postwesen, wo ein wahres Chaos herrscht. Wenn einmal Centralisation, gleichmäßige Administration und Taxen eingetreten sein werden, so wird man die wohlthätigen Folgen auffallend verspüren und nicht begreifen können, wie die Schweiz bei der dermaligen Postconfusion hat bestehen können. Wenn man es jetzt erträglich findet, so ist es gewiß nur deswegen, weil man seit langem daran gewöhnt ist. Hofft, daß bei guter Centraleinrichtung der Ertrag künftighin sich eben so günstig gestalten werde, wie bis dahin, und will daher die Entschädigung an die Cantone nach Verhältniß des bisherigen Reinertrages leisten, wodurch dann zugleich die Frage wegen Ankaufs des Postmaterials gelöst wäre, indem der jeweilige Reinertrag sich von selbst erst dann ergiebt, wenn die Kosten für das Material, Gebäude u. s. w. bestritten sind.

Neuenburg ist im Allgemeinen der Centralisation der Posten nicht günstig, indem es besorgt, der Postverkehr dürfte unter derselben nicht so erleichtert werden wie bis dahin. Bei den niedrigen Tarifen, welche Neuenburg eingeführt hat, ist das Postregal, trotz aller Beschränkungen, von denen der Canton umgeben ist, sehr gestiegen. Wenn aber die Tarife vom Bund festgesetzt werden, so wäre Neuenburg daran gebunden, was namentlich der Uhrenindustrie schaden könnte, welche für den Transport von Gegenständen einigen Gewichts keine starken Portoansätze ertragen kann. Im besondern will es vorbehalten: „die von den Cantonen mit auswärtigen Staaten und dritten Personen abgeschlossen Verträge."

Freiburg kann der Centralisation der Posten beipflichten unter Entschädigung nach dem Durchschnitt von 5 Jahren 1842–1846.

St. Gallen erinnert, daß schon im 16ten Jahrhundert dortige Kaufleute die Post einrichteten, von Nürnberg bis St. Gallen und von St. Gallen bis Lyon; auf der einen Seite bemächtigten sich dann Thurn und Taxis des Postwesens im Reich, und Lyo-

ner Kaufleute auf der andern. Aehnliche Verhältnisse dauerten bis vor ungefähr 50 Jahren, wo die Finanzmänner anfingen, das Postwesen zu einer reichen Einnahmsquelle zu machen. Läßt Appenzell die Gerechtigkeit widerfahren, daß es dies nicht gethan, überhaupt nie zu den vielen Hülfsmitteln der indirecten Steuern seine Zuflucht genommen, sondern den ächt republikanischen Grundsatz durchgeführt, die öffentlichen Ausgaben aus billigen Vermögenssteuern zu bestreiten, nur das Salzregal bildet noch daneben eine Einnahmsquelle. Hofft von Centralisation der Posten die besten Folgen, indem man das Beispiel anderer Länder nachahmen und die Brieftaxen bedeutend herabsetzen werde, wodurch mit der Zeit sich doch wieder eine gute Einnahme ergeben wird; jetzt kostet bei der dermaligen theuern Einrichtung ein Brief aus Wallis oder Genf nach St. Gallen mehr, als einer aus Corfu oder Bordeaux. Wenn jedoch ein Viertheil weniger Entschädigung geleistet wird, als der Durchschnitt beträgt, so kömmt dies immerhin wieder dem handeltreibenden und industriellen Publikum zu gut.

Aargau spricht umständlich für vollständige Entschädigung.

Genf weist auf die unerhört hohen Brieftarife in den Schweizercantonen hin, so daß in Genf jeder Brief aus der Schweiz höher zu stehen komme als aus irgend einem Theile von Frankreich oder Algier. Will ausdrücklich sagen, daß die Tarife jedenfalls nicht über den jetzigen Maßstab erhöht werden dürfen, der ohnehin schon stark genug sei.

Waadt spricht mehr vom fiskalischen Gesichtspunkte aus: es ist zwar wohlgethan, den Handelsverkehr zu erleichtern und zu fördern, allein völlig gratis kann dies nicht geschehen. Man muß auch an die Straßen denken, welche durch die Posten stark abgebraucht werden und große Kosten erfordern. Der Postertrag soll namhaft beitragen, dieselben zu decken. Man kann dem Steuerpflichtigen nicht zumuthen, desto größere Abgaben zu bezahlen, damit Andere ihre Briefe desto wohlfeiler bekommen und um so wohlfeiler im Postwagen reisen können. Im Grunde kommen die Posten vorzüglich nur einer gewissen Classe, dem Handel und den Industriellen, zu gut; die große Masse der Landleute hat wenigern Vortheil davon.

Schwyz vertheidigt seine besondere Stellung und Interessen in dieser Frage und macht die daherigen Ansprüche auf angemessene Entschädigung geltend, da das Postregal bei der Lage des Cantons zwischen den zwei Seen von Zürich und Wallenstadt nicht so unbedeutend sei, als man vielleicht glauben möchte. Noch von manchen Ständen wird ihr Cantonalinteresse verfochten.

Thurgau beleuchtet die sämmtlichen gefallenen Voten und die Menge der gestellten Anträge, und erörtert den Modus und Maßstab der Entschädigung.

Bern erklärt, daß es eine bindende Instruction habe, die mit dem in Betreff des Zollwesens gestellten Antrage genau zusammenhänge, nämlich das Zollwesen und Postwesen ohne Entschädigung dem Bunde zu überlassen, wogegen derselbe auch das Militairwesen übernehmen würde.

Tessin muß für seinen Canton die Bestimmungen rücksichtlich der Eisenbahnen vorbehalten und eine billige Supplementar-Entschädigung für diejenigen Cantone in Anspruch nehmen, welche durch die beantragte Centralisation in ungeheuern Verlust kommen würden.

Schwyz kann zur Centralisation stimmen unter der Bedingung, daß für jeden Canton eine Rechnung eröffnet und der Maßstab der Entschädigung gemäß dem nach einer gewissen Anzahl von Jahren sich ergebenden Abtrag definitiv festgesetzt werde.

Genf drückt die Besorgniß aus, daß der Bundesentwurf von dem Volke nicht angenommen werde aus Furcht, daß dessen materielle Interessen nicht genügend geschützt seien. Der Bund soll auch seinen Gewinn dabei finden, und wenn man die Brieftaxe herabsetzt, so wird die verhältnißmäßige Vermehrung der Correspondenz eine Vergütung von großem Belange gewähren. Wenn die Landleute nicht viele Briefe schreiben, so ist es eben, weil sie die gar zu hohen Porti scheuen. Man muß daher in diesem Punkte sehr vorsichtig sein und die Interessen des Publikums wenigstens eben so sehr wahrnehmen, als jene des Staates.

In der Abstimmung erhielten von 27 gestellten Anträgen nur 3 eine Mehrheit, nämlich 1) der Antrag von Zürich, daß die Entschädigung an die Cantone nach dem Durchschnitt des reinen Ertrags der Posteinnahmen, welche die Cantone während drei Jahren auf ihrem eigenen Postgebiete gemacht haben, entrichtet werden sollen, hierfür 13 St. 2) Der Antrag von St. Gallen mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse von Appenzell Außer-Rhoden, daß auch an solche Cantone eine Entschädigung bezahlt werden solle, welche bis dahin keine directe Einnahme vom Postwesen gehabt haben, hierfür 12 St. 3) Der Antrag von Waadt, daß die Entschädigung für die Posten den Cantonen auch nur unter dem in Art. 31 b. enthaltenen Vorbehalt verabreicht werden solle, daß die Straßen und Brücken in gutem Zustand erhalten werden, hierfür 13½ St. Endlich wurde der also amendirte Artikel mit 14½ St. angenommen: Zürich, Unterwalden, Zug, Solothurn, Schaffhausen, St. Gallen, Wallis, Thurgau, Waadt, Appenzell, Freiburg, Glarus, Luzern, Aargau, Baselland. — Graubünden unter Ratificationsvorbehalt, Neuenburg behält das Protocoll offen.

In der Sitzung vom 23. Juni stellt Tessin den Antrag, „daß die Lokalbeamten der Post- und Zollverwaltung größten-

theils aus Bürgern der betreffenden Cantone genommen werden sollen." Uri möchte 1) den Cantonen die Wahlen der Post- und Zollbeamten überlassen; oder 2) den Cantonen wenigstens das Vorschlagsrecht hierfür einräumen; oder 3) mindestens festsetzen, daß diese Beamten aus den bisherigen diesfälligen Angestellten der Cantone genommen werden sollen. Die Anträge von Uri bleiben in Minderheit, jener von Tessin wird mit 14 St. angenommen: Uri, Unterwalden, Tessin, Wallis, Genf, Neuenburg, Basel, Glarus, Schwyz, Waadt, Aargau, Freiburg, Graubünden, Appenzell.

Zu Art. 39. (Bundesausgaben) hat die Commission eine neue Fassung vorgeschlagen, welche, wie folgt, lautet:

Die Ausgaben des Bundes werden bestritten: a. Aus den Zinsen des Kriegsfonds; b. aus dem Ertrag der schweizerischen Grenzzölle; c. aus dem Ertrag der Postverwaltung; d. aus dem Ertrag der Pulververwaltung; e. aus Beiträgen der Cantone, welche jedoch nur in Folge von Beschlüssen der Bundesversammlung erhoben werden können. Solche Beiträge sind von den Cantonen nach Verhältniß der Geldscala zu leisten, welche alle 20 Jahre einer Revision zu unterwerfen ist. Bei einer solchen Revision sollen theils die Bevölkerung, theils die Vermögens- und Erwerbsverhältnisse der Cantone zur Grundlage dienen.

Baselstadt will die Postverwaltung nicht zum Gegenstand der Staatseinnahme machen, sondern das Interesse des Publikums vorwalten lassen. Waadt will dieses nicht so weit ausdehnen, denn man habe Einnahmen nothwendig; soll man die Zölle erhöhen, um die Posten wohlfeiler zu machen? So weit kann man den Communismus nicht treiben, sonst wollen wir auf Bundeskosten auch gratis logiren, essen und trinken, wenn man gratis Postfuhren oder Briefe bekommen kann. Man hat ohnehin im Postwesen so viele Erleichterungen eintreten lassen, als immer möglich. Baselstadt versichert lächelnd und die h. Versammlung lacht beistimmend, daß es dem „Communismus" nicht habe das Wort reden wollen. Bern beantragt, im letzten Satz beizufügen, daß die Geldscala auch mit Rücksicht auf das Nationalvermögen der Cantone festgesetzt werden solle, und daß die Revision derselben alle 10 Jahre stattfinde. Thurgau vertheidigt den Artikel wie er ist, da man in dem Artikel über das Postwesen den Desiderien möglichst Rechnung getragen habe; wenn übrigens alle Entschädigungen an die Cantone geleistet sind, so wird ohnehin nicht mehr zu viel für die Bundescasse übrig bleiben. — Nachdem sämmtliche Amendements in Minderheit geblieben, wird der Artikel nach dem Commissionalantrag unverändert mit 21 St. angenommen.

Bei der definitiven Redaction in der Sitzung am 26. Juni erhält der Art. 33. auf den Antrag von St. Gallen folgende Ab-

änderungen: In Nr. 4. litt. a. werden die Worte: „sei es durch eigenen Betrieb oder in Folge von Verpachtung" gestrichen. Der zweite Satz in litt. a. lautet nun: „Wenn jedoch der reine Ertrag, welchen der Bund vom Postwesen bezieht, für Bestreitung dieser Entschädigung nicht hinreicht, so wird den Cantonen das Mangelnde nach dem Verhältniß der festgesetzten Entschädigungssummen in Abzug gebracht." Der dritte Satz in litt. a., das Lehenverhältniß von Schaffhausen betreffend, wird nach litt. b. als eigene litt. c. aufgeführt. Ferner wird auf den Antrag von Tessin in Nr. 1. gesetzt: „im Ganzen," statt „im Allgemeinen." Mit diesen Veränderungen wird der Artikel durch 14 Stimmen genehmigt.

Bei der Schlußabstimmung über das Ganze des Bundes-Entwurfes erklären sich 1) für die Gesammtheit des Entwurfs: 13½ St., Zürich, Solothurn, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau, Wallis, Genf, Thurgau, Graubünden, Freiburg, Glarus, Luzern, Zug, Baselland — sämmtlich unter Vorbehalt der Ratification durch das Volk oder die Behörden ihrer Cantone, oder beider zusammen. — Neuenburg, Waadt, Baselstadt und Appenzell A. Rh. referiren. — Tessin behält sich noch die Abgabe einer Erklärung vor. 2) Gegen den Entwurf: 3½ St., Uri, Schwyz, Unterwalden, unter Verwahrung aller ihrer religiösen, politischen und materiellen Rechte, nebst Appenzell J. Rh. — Als Termin zur Eingabe des Resultats der Abstimmung in den Cantonen wurde mit 13½ St. der 1. Septbr. festgesetzt.

Im Berichte des Vororts wird über das Resultat der Abstimmungen über die neue Bundesverfassung in der Tagsatzungs-Sitzung vom 5. Septbr. bemerkt, daß die Bevölkerungszahl der 15½ Cantone, welche bis jetzt die Verfassung angenommen haben, 1,714,105, dagegen die 5½ Cantone, welche sie verworfen haben, nur 178,448 Seelen repräsentiren. Somit gelangte die neue schweizerische Bundesverfassung zur Annahme, welches wichtige Ereigniß am 12. Septbr. feierlich verkündigt wurde.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Die Postverfassung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

(Fortsetzung zu S. 533.)

Kap. 40.

Portofreiheit (Privilege of franking).

§. 267. Das Gesetz giebt gewissen Bürgern und Beamten der Regierung das Recht, unter festgesetzten Einschränkungen Briefe und Packete mit den Posten portofrei zu versenden und zu empfangen. Nämlich:

der Mrs. Harrison, Wittwe des Wm. H. Harrison;
" Mrs. Madison, Hinterlassene des James Madison;
jeder Person, welche Präsident der Vereinigten Staaten gewesen ist;
dem Präsidenten der Vereinigten Staaten.

§. 268. Die Mitglieder des Congresses und die Abgeordneten von Landschaften können Briefe und Packete, bis 2 Unzen schwer und öffentliche Documente bis zu dem Gewichte von 3 *cl.*, dreißig Tage vor Anfang jeden Congresses bis zur Versammlung des nächsten Congresses, frei versenden und empfangen. Oeffentliche Documente sind diejenigen, welche auf Befehl eines der beiden Häuser des Congresses gedruckt, und Veröffentlichungen oder Bücher, welche zur Benutzung der Mitglieder des Congresses von einem der beiden Häuser angeschafft oder erkauft werden.

§. 269. Dasselbe, den Congreßmitgliedern zugestandene Recht ist auf die Secretaire des Senats und des Repräsentantenhauses für die Zeit ihrer Dienstleistung, welche mit der Wahl eines Nachfolgers endet, ausgedehnt.

§. 270. Das Privilegium des Vicepräsidenten ist mit dem der Mitglieder des Congresses übereinstimmend; das Recht, in der Zwischenzeit, vom Schluß eines Congresses bis zu der Versammlung des nächsten, Briefe und Packete portofrei zu empfangen, steht ihm jedoch nicht zu.

§. 271. Die Staatsgouverneure können portofrei versenden: alle Gesetze und Berichte, gebunden oder ungebunden, alle Urkunden und auf ihre Staaten bezüglichen Documente, welche von den Legislaturen der verschiedenen Staaten den Executivbehörden anderer Staaten zugesendet werden; auf solche Sendungen hat der Gouverneur seinen Namen zu verzeichnen, sein Amt und die Art der Bücher oder Documente anzugeben; das Packet muß an den Staats-Gouverneur adressirt sein, an welchen es gesendet werden soll.

§. 272. Die drei General-Postmeister-Assistenten sind ermächtigt, Briefe, Packete oder andere Sachen, die sich ausschließlich auf ihre amtlichen Pflichten oder die Geschäfte des Postdepartements beziehen, portofrei zu versenden und sie pflichtgetreu als Dienstsachen (official business) zu bezeichnen.

§. 273. Ebenso haben alle Postmeister der Vereinigten Staaten das Recht, Briefe und Packete, welche sich auf die Geschäfte ihrer Postanstalten beziehen oder das Postdepartement betreffen, an eine Person oder einen Platz frei zu versenden. In jedem Falle aber haben die Postmeister auf die Außenseite des Briefes über ihre eigene Signatur die Worte: „Poste office business" zu schreiben.

§. 274. Alle Postmeister, deren Diensteinkommen in dem am 30. Juni 1846 beendeten Jahre $ 200 nicht überschritt, sollen ebenfalls Portofreiheit genießen und zwar sollen sie ihre in Privatangelegenheiten selbst geschriebenen Briefe durch die Posten frei versenden und alle geschriebene Mittheilungen frei erhalten können, wenn dieselben nicht über ½ Unze wiegen. — Diese Bestimmung bezieht sich auf alle die Postmeister der Vereinigten Staaten, welche in der beigegebenen Liste nicht genannt sind [1]).

§. 275. Diejenigen Personen, denen Portofreiheit zusteht, haben alle Briefe oder Packete bis 2 Unzen Gewicht auf der Adreß-

---

1) Das Diensteinkommen der Postmeister überstieg am 30. Juni 1846 $ 200. bei folgender Anzahl von Postanstalten (Portofreiheit steht ihnen also für Privatcorrespondenz nicht zu). Wir geben die Postanstalten nur summarisch, da die Namen selbst wol zu wenig allgemeines Interesse haben dürften und weil ihre Anzahl beträchtlich ist.

Im Staate	Maine	35.	Maryland	22.	Tennessee	34.
= =	New-Hampshire	17.	Distr. v. Columbia	2.	Kentucky	37.
= =	Vermont	25.	Virginia	57.	Missouri	18.
= =	Massachusetts	101.	Nord-Carolina	30.	Illinois	34.
= =	Rhode Island	7.	Süd-Carolina	28.	Arkansas	11.
= =	Connecticut	28.	Georgia	39.	Ohio	81.
= =	New-York	173.	Florida	8.	Michigan	28.
= =	New-Jersey	21.	Alabama	31.	Indiana	30.
= =	Delaware	6.	Mississippi	33.	Jowa	7.
= =	Pennsylvania	88.	Louisiana	19.	Wisconsin	13.
					Texas	3.

seite mit „frei", der Signatur des Absenders und dem Namen der absendenden Behörde zu bezeichnen; alle öffentliche Documente, welche das Gewicht von 2 Unzen übersteigen, müssen, außer obigen Bezeichnungen, noch die Worte „öffentliche Documente" tragen. Die Bezeichnung der öffentlichen Documente, welche von den öffentlichen Behörden der Stadt Washington an Personen versendet werden, denen Portofreiheit bewilligt ist, kann durch das Aufdrücken eines Stempels der absendenden Behörde, durch das Aufdrucken der Worte „öffentliche Documente" oder durch diejenige Declaration erfolgen, wie zwischen diesen Behörden und dem Postmeister der Stadt Washington vereinbart worden ist. — Diejenigen couvertirten und versiegelten Documente, auf deren Umschlag die Bezeichnung des Inhalts fehlt, sind mit Porto zu belegen, welches jedoch von dem ausliefernden Postmeister zurück zu bezahlen ist, sobald vom Empfänger der genügende Beweis beigebracht wird, daß der Inhalt ein portofrei zu versendendes öffentliches Document war.

§. 276. Alle Briefe und Packete von und an Departementsvorstände oder andere öffentliche Beamte, denen wegen ihrer Dienstschreiben schon vor dem Erscheinen der Acte vom 3. März 1845 Portofreiheit zustand, sind ohne eine Portobelastung an die Empfänger zu überliefern, wenn der Congreß die Zustimmung ertheilt hat. Die von den Departements versendeten Briefe und Packete müssen auf dem Umschlage mit „Dienstangelegenheiten" bezeichnet, von den Departementsvorständen oder unter ihrer Aufsicht, von ihren Hauptsecretairen oder andern Beamten, denen vor der Acte von 1845 Portofreiheit zustand, unter Angabe ihrer dienstlichen Stellung signirt werden. Diese Beamten haben nicht das Recht, Privatbriefe und Zeitungen frei zu versenden und zu empfangen.

§. 277. Die an Officiere, Musiker oder andere Glieder der Armee in Mexiko oder nach amerikanischen Grenzorten gerichteten Briefe, Zeitungen und Packete sind mit den Posten portofrei zu versenden, wenn sie das Gewicht von 2 Unzen nicht übersteigen. Ein jeder dieser Briefe ist neben dem Namen des Empfängers mit „die Armee betreffend" zu bezeichnen. Das Gesetz bleibt auf die Dauer des Krieges und drei Monate nach dessen Beendigung in Kraft.

§. 278. Ein Postmeister hat keine Portofreiheit für Zeitschriften, Magazine, Zeitungen, Circulare, Handbillets oder andere Sachen, wovon jedoch geschriebene Mittheilungen, welche das Gewicht von $\frac{1}{2}$ Unze nicht überschreiten, ausgenommen sind.

§. 279. Ebensowenig kann er Briefe frei versenden oder empfangen, welche von seiner Frau oder einem anderen Gliede der Familie geschrieben oder an diese adressirt sind.

§. 280. Er kann Briefe weder frei versenden noch empfan-

gen, welche unter einer Handelsfirma versendet werden oder ankommen, deren Mitglied er ist; ebensowenig ist ihm gestattet, Briefe portofrei passiren zu lassen, wenn sie Geld oder andere Sachen enthalten, und es ist nicht passend für ihn, Geschäftsagenturen für Andere zu übernehmen und seine Portofreiheit zum Nachtheil der Einkünfte des Departements bei der Besorgung solcher Geschäfte zu benutzen.

§. 281. Wenn ein Postmeister bona fide der Agent eines Andern ist, so mag er die seine Agentschaft betreffenden Briefe frei versenden und empfangen, er darf jedoch nicht aus der Absicht Agent werden, um dadurch die Correspondenz für einen Andern vom Porto zu befreien. Kein Postmeister oder Assistent-Postmeister darf als Lotterieagent auftreten oder unter dem Vorwande eines Kaufes u. s. w. Lotteriezettel verkaufen, ebensowenig steht dem Postmeister für Lotteriepläne, Circulare oder Loose Portofreiheit zu. Die Uebertretung dieser Verfügung zieht der zuwiderhandelnden Person eine Strafe von 50 Dollars zu. — Acte von 1827. §. 6.

§. 282. Unregelmäßig erscheinende Zeitungen, Handbillets oder Circulare dürfen die Postmeister nicht unter dem Privilegium der Portofreiheit empfangen. Sollten dergleichen Sendungen an sie adressirt werden, so ist es ihre Pflicht, dieselben unter einem neuen Couvert und mit Porto belegt, an den Absender zurückzuschicken. Wenn hingegen oben bezeichnete Sendungen unter der Adresse des Postmeisters oder anderer Personen in einer Postanstalt unversiegelt niedergelegt werden, so hat die Versendung in keinem Falle ohne Vorausbezahlung des Portos stattzufinden. Versiegelt sind diese Sendungen mit den Posten zu befördern und mit Briefporto zu belegen.

§. 283. Mißbraucht ein Postmeister die ihm gewährte Portofreiheit, so verletzt er sowol seinen Diensteid, wie das Gesetz, und wird im Entdeckungsfalle nicht nur vom Dienste entlassen, sondern auch nach den bestehenden Gesetzen bestraft.

§. 284. Nach der von dem General-Postmeister getroffenen Ordnung kann jeder Zeitungsdrucker an alle andere Zeitungsdrucker innerhalb der Vereinigten Staaten ein Exemplar portofrei versenden; dieses Privilegium darf jedoch nicht in einen Austausch von Zeitungen fremder Länder ausarten.

§. 285. Dieses Privilegium umfaßt Extrazeitungen und Beilagen. Solche von einem Drucker an einen andern versendete Zeitungen genießen auch dann Portofreiheit, wenn im Austausch keine oder nicht so viele als abgehen zurückgesendet werden. — Acte v. 1825. §. 29.

§. 286. Eine Zeitschrift oder ein Magazin darf dem Zeitungsdrucker aber nicht portofrei zugeschickt werden. Ebensowenig

kann der Herausgeber einer Zeitschrift oder eines Magazines Zeitungen oder Magazine portofrei empfangen.

§. 287. Es ist den Zeitungsdruckern gestattet, an andere Drucker von Zeitungen offene Streifen (slips), welche ausländische Nachrichten, Schiffsneuigkeiten ꝛc. enthalten und die Form eines Briefes nicht haben, portofrei zu versenden. In Briefform sind diese Nachrichten mit Briefporto zu belegen.

Kap. 41.

Allgemeine Bestimmungen über die Portofreiheit.

§. 288. Wenn der Name und die Handschrift der Person, welcher Portofreiheit zukommt, bekannt ist, so ist der Brief als ein portofreier zu betrachten, wenn auch der Name der Behörden weggelassen sein sollte.

§. 289. Die Postmeister werden ganz besonders auf die Bestimmungen des §. 28. der Acte von 1825[2]) und des 36. §. der Acte vom 2. Juli 1836[3]), den Mißbrauch der Portofreiheit betreffend, aufmerksam gemacht. Eine, dieses Gesetz betreffende Verletzung muß dem Departement berichtet werden, und, falls ein hinreichender Beweis zu erlangen ist, hat der Postmeister wegen der Bestrafung Klage anzustellen.

§. 290. Es werden stets Strafen erfolgen, falls eine Person durch die ihr zustehende Portofreiheit die Briefe Anderer vom Porto befreit, es wäre denn, daß die Briefe auf deren Befehl in Angelegenheiten der Behörde geschrieben wären.

§. 291. Die General-Postmeister-Assistenten und Postmeister verfallen wegen einer dienstlichen Bezeichnung, die sie auf Briefe und Packete fälschlicherweise schreiben, in eine Strafe von 300 Dollars.

§. 292. Wenn Jemand einen Brief oder Briefe, welche er nicht selbst geschrieben hat, oder die nicht auf Befehl in Angelegenheiten seiner Behörde geschrieben wurden, vom Porto befreit, so hat diese Person nach gehöriger Ueberführung eine Strafe von 10 Dollars zu bezahlen.

§. 293. Bei der Anstellung der Klagen wegen der Strafen

---

2) Wenn Jemand die ihm zuständige Portofreiheit zur Befreiung der Briefe vom Porto für Andere mißbraucht, so verfällt er in eine Strafe von 10 Dollars. Wenn Jemand die Handschrift oder Signatur einer Person nachahmt oder dazu verführt, um die Bezahlung des Portos zu umgehen, so tritt eine Strafe von 500 Dollars ein.

3) Kein Postmeister darf Briefe mit vermischten Inlagen oder Gelde portofrei empfangen oder versenden; die Uebertretung dieser Bestimmung zieht Dienstentlassung und nach der Ueberführung des Vergehens vor einer competenten Gerichtsbehörde eine Strafe von 20 Dollars nach sich.

haben sich die Postmeister der Hülfe des Districts-Anwalts der Vereinigten Staaten zu versichern und ihm deswegen die nähern Umstände und die Namen der Zeugen jedesmal zu berichten. Die Postmeister haben dafür Sorge zu tragen, daß das Verfahren in dem Districts-Gerichtshofe der Vereinigten Staaten nicht nur gegen diejenigen angeordnet werde, welche ihr Privilegium mißbrauchten, sondern auch gegen diejenigen, welche zu dem Vergehen verleiteten.

§. 294. Nur wenn der Brief wirklich, dem Gesetze gemäß, von der Person, welche Portofreiheit genießt, versendet wird, so ist derselbe vom Porto befreit. Die Namensaufschrift des Absenders ist einzig der Anhaltepunkt wegen der Portofreiheit. Sollten daher mit dem Briefe Umstände verknüpft sein, aus denen hervorgeht, daß der Brief nicht von einer Person ist, welche Portofreiheit besitzt, oder daß die Aufschrift nachgemacht wurde, so hat in diesen Fällen der Postmeister den Brief mit Porto zu belegen. Erweist es sich, daß ein solcher Brief wirklich ein portofreier war, so ist das Porto zurückzuzahlen und in den Karten die nöthigen Abänderungen zu machen.

§. 295. Wenn einer Person, welche das Recht der Portofreiheit genießt, durch Einschluß Briefe oder Packete an Personen übersendet werden, denen dieses Recht nicht zusteht, so ist es die Pflicht des Adressaten, die an ihn eingeschlossenen Briefe oder Packete der Postanstalt zurückzugeben und den Ort, von wo dieselben gekommen sind, darauf zu verzeichnen, damit das richtige Porto ausgeworfen werden kann. — Acte v. 1825. §. 28.

§. 296. Eine Person, welche die Handschrift oder die Signatur einer die Portofreiheit genießenden Person nachahmt oder in der Absicht dazu verleitet, um die Bezahlung des Portos zu umgehen, hat für jedes solches Vergehen eine Strafe von 500 Dollars zu bezahlen. — Acte v. 1825. §. 28.

§. 297. Kein Postmeister, keine andere privilegirte Person kann einen Assistenten, Schreiber oder andere Personen bevollmächtigen, seinen Namen zu schreiben, um dadurch einen Dienst- oder Privatbrief vom Porto zu befreien.

§. 298. Das Privilegium der Portofreiheit ist rein persönlich und kann gleichzeitig blos in einem Orte ausgeübt werden.

§. 299. Kein Postmeister, noch eine andere privilegirte Person, darf bei Abwesenheit überschriebene Couverts zurücklassen, um durch diese Briefe portofrei versenden zu können.

§. 300. Werden Briefe oder Zeitungen, welche das Frankirungszeichen privilegirter Personen tragen, der Post übergeben, und ist erwiesen, daß sie mehrere Tage nicht in der Nähe gewesen sind, oder wenn Briefe und Zeitungen, die mit „frei" bezeichnet sind, bei einer Postanstalt durch Personen in Empfang genommen

werden, denen Portofreiheit zusteht und von denen bekannt ist, daß sie für nichtprivilegirte bestimmt, oder daß sie nicht an einen Agenten einer privilegirten Person gerichtet sind, so ist es des Postmeisters Pflicht, diese Sendungen mit Porto zu belegen.

§. 301. Wenn ein Brief von einer privilegirten Person bei einer Postanstalt aufgegeben oder in Empfang genommen wird, so ist, wenn der Brief ein größeres Gewicht hat, als das Gesetz für portofreie Briefe gestattet, das Mehrgewicht auszutariren und das Porto in der Rechnung einzutragen.

§. 302. Entdeckt ein Postmeister solche Briefe, mit Ausnahme der getreulich declarirten Congreßdocumente, bei einer Post, so ist das Uebergewicht dieser Briefe oder Packete mit Porto zu belegen und in der betreffenden Rechnung einzutragen.

§. 303. Gebundene Bücher dürfen die Postmeister nicht mit den Posten versenden; hiervon sind jedoch ausgenommen: Gesetze, Berichte, Urkunden oder Documente der verschiedenen Staaten, welche durch die Signatur des Gouverneurs Befreiung vom Porto erlangen; öffentliche Documente, die auf Befehl eines Hauses des Congresses gedruckt und gebunden wurden und von einer Person versendet werden, welcher Portofreiheit zusteht.

§. 304. Eine Hälfte der Strafen, welche wegen Verletzung des Privilegiums der Portofreiheit verhängt und eingezogen werden, fällt dem Ankläger, die andere Hälfte aber den Vereinigten Staaten zu. Die gerichtlichen Verhandlungen zur Feststellung des Vergehens sind vor dem Kreis- oder Districts-Gerichtshof der Vereinigten Staaten zu führen.

Kap. 42.

Rechnungen und Einsendungen der Postmeister.

§. 305. Am Ende eines jeden Vierteljahrs, am letzten Tage des März, Juni, September und December, hat jeder Postmeister seine Rechnungen abzuschließen und Abschriften an das Departement einzusenden. Die Originale müssen der Generalrechnung beigeheftet werden und sind, wie diese, der Inspection unterworfen. (Kap. 44. §. 352.)

§. 306. Bei einem Todesfalle, einer Dienstniederlegung, Entlassung oder Aufhebung einer Postanstalt, oder wenn durch irgend eine Veranlassung die Ausstellung eines neuen Verbürgungsscheines erforderlich wird, müssen die Rechnungen an dem Tage abgeschlossen werden, an welchem die Thätigkeit der Postanstalt aufhört oder die neue Anstellung, die neue Verbürgung u. s. w. in Kraft tritt.

§. 307. Die Rechnungen der Postmeister werden nach dem

Eingange derselben von dem Auditor geprüft und regulirt, die sich vorfindenden Fehler aber sorgfältig verbessert.

§. 308. Alle Postmeister sind gehalten, die Rechnungen zu unterzeichnen und in die Ueberschriften den Namen der Postanstalt, des Staats (Districts oder Kirchspiels) einzurücken.

§. 309. Werden die Rechnungen von einem Assistenten unterzeichnet, was jedoch nur im Falle einer unvermeidlichen Abwesenheit oder einer Krankheit des Postmeisters geschehen darf, so muß der Name des Postmeisters, für welchen der Stellvertreter unterzeichnet, deutlich über des vertretenden Beamten Namen geschrieben und mit dem Worte „durch" verbunden sein.

§. 310. Bei der Prüfung werden alle Fehler verbessert, und betragen sie zum Nachtheile des Einkommens mehr als 50 Cents, so werden dieselben von dem Auditor des Postdepartements dem Postmeister zur Last geschrieben.

§. 311. Abänderungen in den Rechnungen der Postmeister können entweder durch die Verbesserung falscher Zahlen oder durch eine Abweichung vom Gesetze und den Instructionen herbeigeführt werden.

Kap. 43.

Unterlassung der Einsendung der Quartalsrechnungen. — Strafen.

§. 312. Im Fall ein Postmeister die Einsendung seiner Rechnungen länger als einen Monat vernachlässigen und dieselben nicht in der Art und Weise einreichen sollte, wie das Gesetz und die Instructionen des General-Postmeisters es vorschreiben, so verwirkt derselbe den doppelten Werth des Postgeldes, welches bei seiner Postanstalt einkam. — Acte v. 1825. §. 32.

§. 313. Ein Postmeister, welcher zwar seine Rechnungen gefertigt hat, wird von der im §. 312. erwähnten Strafe doch nicht als entbunden betrachtet, wenn er nicht innerhalb eines Monates, nachdem das Departement ihm angezeigt hat, daß seine Rechnungen nicht eingegangen sind, Duplicate einsendet, die er von den bei ihm verbleibenden Abschriften zu entnehmen hat.

Kap. 44.

Papiere und Rechnungen, welche von den Postmeistern an das General-Postamt einzusenden sind.

§. 314. Die Quartalsrechnung bilden folgende Rechnungen und Papiere, nämlich:

1) Eine Abschrift der Rechnung für abgesendete Posten auf das betreffende Quartal.

2) Das Eintragen in diese Rechnung muß natürlich jeden Posttag gemacht werden, und ehe die Post von der Postanstalt abgeht; bei allen größern Postämtern ist diese Rechnung täglich abzuschreiben.

3) Eine Abschrift der Rechnung für angekommene Posten auf das abgelaufene Quartal. Bei allen größern Postanstalten muß das Eintragen in diese Rechnung täglich vorgenommen und die Abschrift ebenfalls täglich angefertigt werden, damit eine Versäumniß verhütet werde, welche außerdem unvermeidlich sein würde, sobald das Copiren erst nach dem Schlusse des Quartals beginnen sollte.

4) Eine Abschrift der Rechnung für angekommene Zeitungen und Zeitschriften auf das betreffende Quartal.

5) Von denjenigen Postanstalten, welche dazu angewiesen sind, eine Abschrift der Rechnung für angekommene Schiff- und Dampfbootbriefe, mit Angabe der dafür bezahlten Gelder.

6) Eine Abschrift der Rechnung für abgesendete Seebriefe, von den Postanstalten an Seehäfen.

7) Formulare zu dieser Rechnung werden geliefert und bei jeder Postanstalt, bei welcher Briefe für Schiffsbeförderung aufgegeben werden, müssen diese Rechnungen regelmäßig angefertigt werden.

8) Alle Postkarten, welche im Laufe des Quartals ankamen.

9) Rechnungen und Quittungen für zufällige Ausgaben.

10) Die unanbringlichen Briefe verzeichnet auf einer oder mehrern Postkarten.

11) Von den Distributions-Postanstalten: eine Abschrift der Rechnung für angekommene Briefpackete zur Umspedirung.

12) Die laufende Rechnung. (Kap. 45.)

13) Hauptrechnung.

§. 315. Die Rechnung für die erlaubten Bezüge (Gehalte) — die Emolumenten-Rechnung, die Rechnung über eine vielleicht bestehende städtische Eilpost und über die darauf bezüglichen Gewährleistungen — muß von allen denjenigen Postmeistern der Quartalsrechnung beigegeben sein, welche solche Rechnungen pflichtmäßig einzureichen haben.

§. 316. Um einer sichern und beschleunigten Feststellung der Quartalsrechnungen und Eingaben der Postmeister versichert zu sein, ist es unumgänglich nothwendig, daß jede Einsendung bei dem Departement in einem gut verpackten, unverletzten Bunde oder Packete ankommt. Es hat daher jeder Postmeister nachstehende Vorschriften beim Einpacken und Absenden seiner Rechnungen zu beobachten, nämlich:

§. 317. Jeder Theil der Einsendungen ist in ein besonderes Packet zu verpacken, in starkes Papier zu verwahren, zu umschnü-

ren und auf jede Abtheilung ist der betreffende Inhalt, der Name der Postanstalt, der Grafschaft und des Staates zu verzeichnen. Hierauf sind alle einzelne Theile, welche die ganze Quartalsrechnung umfassen, in ein festes Packet zu verpacken und mit deutlicher Schrift an den dritten General-Postmeister-Assistenten im General-Postamte zu adressiren.

§. 318. Kein Brief, Papier oder irgend Etwas, was die Quartalsrechnung nicht genau angeht, darf derselben beigepackt werden.

Kap. 45.

Die laufende Rechnung. (Account current.)

Die laufende Rechnung besteht aus 29 Artikeln, nämlich:

§. 319. Jeder Postmeister hat sich für die Gesammtsumme des Portos für unbezahlte Briefe, welche zu Ende des ablaufenden Quartals in seiner Hand verbleibt, als Schuldner zu betrachten.

§. 320. Jeder Postmeister hat für den ganzen Betrag des Portos für unbezahlte Briefe einzustehen, welcher ihm durch die Postkarten anderer Postanstalten zugerechnet wird. Diese Bestimmung ist in der „Rechnung für angekommene Posten" durch die Columne „Unbezahlte Briefe" ausgedrückt. (Siehe Kap. 11.)

§. 321. Jeder Postmeister ist als Schuldner für den Portobetrag der bei seinem Amte zur Bestellung gelangten Wegbriefe zu betrachten, wie dies die 2. Columne seiner Rechnung für angekommene Posten ausweist. (Siehe Kap. 17.)

§. 322. Ebenso hat sich jeder Postmeister mit dem Betrag der zu gering austarirten Briefe zu belasten. (3. Columne der Rechnung für angekommene Posten.) §. 103.

§. 323. Jeder Postmeister verbleibt Schuldner für die Zahl und den Betrag der zur Ausgabe erhaltenen Schiff- und Dampfbootbriefe. (1. Columne der Rechnung für Schiff- und Dampfbootbriefe.) Kap. 16.

§. 324. In gleicher Weise hat jeder Postmeister in der 2. Columne seiner Rechnung für abgesendete Posten den Betrag für bezahlte Briefe, einschließlich der unbestimmt erscheinenden Zeitungen und Circulare zu verrechnen. — §. 162. und 163.

§. 325. Eine gleiche Belastung fällt nach der 8. Abtheilung der Quartalsrechnung jedem Postmeister für den ganzen Betrag der bekannt zu machenden Briefe zu.

§. 326. Auf einem jeden dieser Briefe sind die Kosten der Bekanntmachung zu bemerken und dem ursprünglichen Portobetrage zuzurechnen.

§. 327. Bei der Aushändigung eines bekannt gemachten Briefes erhält der Postmeister die Kosten für die Insertion zu-

gleich mit dem Porto zurück; für diejenigen aber, welche als unanbringliche zum Departement einzusenden sind, verschreibt er Porto und Insertionskosten in Ausgabe (he takes credit). Auf diese Weise wird die Belastung ausgeglichen und zugleich bewiesen, daß der Anforderung des Gesetzes Gnüge geleistet worden ist.

§. 328. Es hat sich ferner jeder Postmeister für den Betrag derjenigen Briefe als Gläubiger anzusehen, welche zu hoch taxirt oder an seine Postanstalt fälschlicherweise gesendet und von ihm weiter befördert wurden. (4. Columne der Rechnung für angekommene Posten.) Zur nähern Nachachtung dient §. 103.

§. 329. Der Portobetrag für unbezahlte unanbringliche Briefe ist in Ausgabe zu bringen. Diese Briefe sind in Packete zu verpacken und der Rechnung beizufügen. — Kap. 30.

§. 330. Der Portobetrag für die am Schlusse des Quartals bei der Postanstalt verbleibenden Briefe ist in Ausgabe zu stellen.

§. 331. Dies ist ein zeitweiliger Credit, welcher dem Postmeister gegeben wird, weil derselbe in der 2. Abtheilung der Rechnung mit dem Betrage belastet ist. Die ganze Summe, welche jetzt als Ausgabe verschrieben ist, muß in der nächsten Rechnung in der 1. Abtheilung als Einnahme erscheinen, wenn auch einer der Briefe abgenommen oder als unanbringlich zurückgeschickt worden wäre.

§. 332. Sind nun die Summen der oben erwähnten sechs ersten Abtheilungen zusammengerechnet und der Betrag in die entgegengesetzte Linie übergetragen, so ist eine Summe von der andern abzuziehen, wodurch sich das Ergebniß des bei seiner Postanstalt eingehobenen Portos für ein Quartal herausstellt.

§. 333. Dieses Ergebniß, welches hierbei sich herausstellt, zeigt dem Postmeister nun die abzuliefernde Summe an.

§. 334. Ueberdies bürgt jeder Postmeister als Schuldner für den ganzen Portobetrag von den Zeitungen, Magazinen und Zeitschriften, welche im Laufe des Quartals durch andere Postanstalten ihm zugingen, ebenso, wie für den Betrag derjenigen, welche von seinem Bureau frankirt abgesendet worden sind.

§. 335. Dieser Betrag ist aus den Rechnungen für angekommene Zeitungen und Zeitschriften zu entnehmen.

§. 336. Jeder Postmeister hat den Betrag von unanbringlichen Zeitungen und Magazinen, sowie das Porto für solche fortwährend zugesendete Zeitungen, über deren Nichtabnahme der Postmeister innerhalb 3 Monaten den Herausgebern Nachricht gegeben hat, abzuziehen. Dieser Abzug darf jedoch nicht stattfinden, sofern den Herausgebern die schuldige Anzeige nicht gemacht worden ist. (Kap. 37. §. 257.) Sollten Zeitungen für das Porto ver-

kauft worden sein, so kann dieser dafür eingenommene Betrag nicht in Abzug kommen.

§. 337. Ferner hat jeder Postmeister den Portoertrag für aufgegebene Briefe, Zeitungen, Zeitschriften und Magazine zu berechnen und diese Summe in der gegenüberstehenden Linie einzutragen.

§. 338. Es hat außerdem noch jeder Postmeister seine Antheile von dem eingenommenen Porto quartaliter zu berechnen. Die Sätze, nach welchen diese Antheile festgestellt sind, enthält §. 1. der Acte von 1847 und das Kap. 52.

§. 339. Ferner ist von jedem Postmeister eine Berechnung über die Antheile (50 pCt.) von dem eingehobenen Porto für Zeitungen und Zeitschriften aufzustellen und gehörigen Ortes einzutragen. Diese antheiligen Bezüge sind zu berechnen, nachdem die in §. 336. bemerkten Abzüge stattgefunden haben.

§. 340. Betragen die Antheile von dem Porto der Briefe, Zeitungen und Zeitschriften weniger als 500 Dollars in einem Quartale, so hat der Postmeister die Zahl der mit der Post empfangenen und ausgelieferten Officialbriefe darunter zu setzen und zu seinem Nutzen jeden mit 2 Cents zu berechnen. Die Zahl dieser Briefe ist in der 6. Columne der Rechnung für angekommene Posten zu finden.

§. 341. Alsdann ist die Zahl der Schiff- und Dampfbootbriefe, welche der Postmeister während des Vierteljahres bezahlte, anzugeben und mit 2 Cents pro Stück zu berechnen. Diese Summen finden sich in der 2. und 3. Columne der Rechnung für angekommene Schiff- und Dampfbootbriefe.

§. 342. Noch kommt die Zahl und der Betrag für die Briefe in Betracht, welchen der Postmeister dem Postillone für Wegbriefe auszahlte. Für diese Rechnung ist keine bestimmte Form vorgeschrieben. (Kap. 17.)

§. 343. Jetzt bleibt nur noch die Aufstellung der Rechnung für zufällige Ausgaben (contingent expenses) übrig. Das Verausgaben des Packpapiers und Bindfadens ist gestattet, jedoch sind die Postmeister gehalten, das bei ihren Aemtern mit Briefen angekommene Packpapier, sowie den Bindfaden, gut zu erhalten und, soweit es ohne Gefahr geschehen kann, für abgehende Packete abermals zu benutzen. Die andern Gegenstände, welche der Rechnung für zufällige Ausgaben zu überweisen sind, sind Siegellack, bekannt zu machende Briefe, Ausbesserungen der Briefbeutel.

§. 344. Sobald bei einer Postanstalt der Nettoertrag jährlich nicht 20 $ beträgt, können keine Anschaffungskosten in Ausgabe gestellt werden.

§. 345. Eine strenge Beobachtung der wegen der zufälligen Ausgaben aufgestellten Regeln ist unumgänglich nothwendig. Alle

in der Quartals-, Antheils- oder Emolumenten-Rechnung verausgabten Quittungen müssen mit den betreffenden Rechnungen eingesendet werden; für Packpapier oder Bindfaden muß der Preis und die Menge, bei bekannt zu machenden Briefen die Stückzahl angegeben werden. Unbillige Verspätigung bei der Einsendung der Quittungen bringt nicht allein Verwirrung in die öffentlichen Geschäfte, sondern sie bringt auch wegen zu später Verausgabung Verdacht auf die Säumigen; daher behält das Departement sich selbst das Recht vor, alle diejenigen Verausgabungen nicht passiren zu lassen, welche nach der Feststellung der Rechnung gemacht werden.

§. 346. Es ist den Postmeistern verboten, für ihre Aemter Diensterfordernisse von sich oder von ihnen in Geschäften associirten Personen zu entnehmen, wenn die erforderlichen Gegenstände anderswo zu einem günstigern Preise zu erlangen sind.

§. 347. Es haben Postmeister die Gewohnheit, ihre Druckerrechnungen in zwei oder drei Jahren nur einmal in Rechnung zu stellen und die Rechnung für Bekanntmachungen auf verschiedene Quartale auf einmal einzusenden. Das soll nicht geschehen. Alle zufälligen Ausgabebelege sollen mit derjenigen Rechnung übersendet werden, zu welcher sie gehören.

§. 348. Wenn es einem Postmeister erlaubt ist, Kosten für Bekanntmachungen über Ankunft und Abgang der Posten unter den zufälligen Ausgaben zu verrechnen, so hat derselbe die Bekanntmachung auf 3 Wochen — wöchentlich einmal — zu beschränken.

§. 349. Neben der Buchdruckerrechnung und der Quittung für bekannt zu machende, bei der Postanstalt verbliebene Briefe, muß die Zeitung, welche die Bekanntmachung enthält, eingesendet werden.

§. 350. Die Postmeister haben hierauf den Abschluß der Rechnung zu formiren, durch welchen hervorgeht, wieviel sie dem Departement für Portogelder schulden.

§. 351. Da diese currente Rechnung den Reinertrag einer Postanstalt während eines Quartals zeigen soll, so darf darin kein rückständiger Betrag eines frühern Quartals oder eine Bezahlung oder Erhebung für das Departement eingetragen werden.

Kap. 46.

Die Hauptrechnung.

§. 352. Jeder Postmeister hat bei seinem Amte auch eine für den Postdienst bestimmte Hauptrechnung für die Vereinigten Staaten zu halten, welche der Inspection des General-Postmeisters oder irgend eines General- oder Specialagenten des Departements

unterworfen ist; eine Abschrift derselben muß auf Verlangen des Auditors von Zeit zu Zeit geliefert werden.

§. 353. In dieser Hauptrechnung hat jeder Postmeister die abgelieferten Ueberschüsse der Quartalsrechnungen, wie sie sich herausstellten, einzutragen und den Vereinigten Staaten gut zu schreiben; sobald aber bei Prüfung der Rechnungen der Auditor Fehler entdeckte, so sind die entsprechenden Abänderungen in der Generalrechnung vorzunehmen.

§. 354. Es hat der Postmeister ferner alle durch ihn eingehobene oder bei ihm deponirte Summen[4]) für Rechnung des Departements zu vereinnahmen und die für den allgemeinen Dienst des Departements bezahlten Beträge, wegen Depositenanweisungen ꝛc. zu verausgaben.

§. 355. Die Duplikate der Quartalsrechnungen, die Duplikate der Depositenscheine und die Einziehungsbefehle oder die bezahlten Anweisungen, sowie alle Verordnungen, welche hierauf Bezug haben, sind als Belege zu heften, der Rechnung beizulegen und der Inspection zu unterwerfen.

§. 356. Ist der Postmeister von dem Auditor mit dem Stande seiner Generalrechnung versehen worden, wie sie von diesem ge-

---

4) Depositarien.

Die Deputy-Postmasters nachstehender Postanstalten sind beauftragt von den ihnen benachbarten Postmeistern die vierteljährlichen Ablieferungen (Ueberschüsse) als Depositа anzunehmen:

Postanstalten.	Staat.	Postmeister.
Bangor.	Maine.	Charles K. Miller.
Worcester.	Massachusetts.	Maturin L. Fischer.
Providence	Rhode Island.	William B. Sayles.
Hartford,	Connecticut.	Normand Lyman.
New-Haven.	do.	Edward A. Mitchell.
Albany.	New-York.	James D. Wasson.
Utica.	do.	Augustine G. Dauby.
Geneva.	do.	George M. Horton.
Syracuse.	do.	William W. Teall.
Rochester.	do.	Henry Cambell.
Batavia.	do.	Frederick Follett.
Buffalo.	do.	Henry K. Smith.
Harrisburgh.	Pennsylvania.	James Peacock.
Uniontown.	do.	Armstrong Hadden.
Pittsburgh.	do.	Chambers Mc. Kibbin.
Baltimore.	Maryland.	James M. Buchanan.
Richmond.	Virginia.	Thomas B. Bigger.
Cincinnati.	Ohio.	George Crawford.
Columbus.	do.	Samuel Medary.
Cleveland.	do.	Timothy P. Spencer.
Detroit.	Michigan.	John S. Bagg.
Lexington.	Kentucky.	Joseph Ficklin.
Louisville.	do.	Thomas T. Read.

halten wurde, so hat erstrer dieselben mit dem Betrage seiner Rechnung sofort zu vergleichen und entweder dem Auditor anzuzeigen, daß die Summe nach seiner Angabe übereinstimmt, oder die Einzelheiten anzugeben, welche in der Rechnung differiren.

Kap. 47.

Einziehung von Außenständen.

§. 357. Die Einziehung der dem Postdepartement gehörigen Außenstände bei Postmeistern, Posthaltern oder andern Personen ist durch die Acte vom Juli 1836 dem Auditor des Schatzes für das Postdepartement übertragen.

§. 358. Wenn solche einzuziehende Summen mehr betragen, als der Contractor erhält, welcher in oder nahe bei dem Wohnorte des Schuldners wohnt, oder falls der Auditor es für zweckmäßiger findet einem benachbarten Postmeister die Einziehung zu überweisen, so hat sich derselbe als ein hierzu beauftragter Specialagent des Departements zu betrachten und hat solchen, vom Auditor erlassenen Verordnungen Gehorsam zu leisten.

§. 359. Sind die Außenstände eingezogen, so hat der Postmeister durch Einsendung einer Quittung für den Betrag dem Auditor davon Nachricht zu geben und denselben in seiner Hauptrechnung mit den Vereinigten Staaten für das Postdepartement in Einnahme zu stellen.

§. 360. Wenn die Bemühungen der Postmeister, das Einziehen der Schulden zu bewerkstelligen, vergeblich sind, so ist dem Auditor von den Ursachen des Mißlingens Nachricht zu ertheilen und die Umstände der Parteien, wenn sie noch am Leben sind, oder das Vermögen und deren Verwalter, wenn sie verstorben sind, zu berichten.

§. 361. Hat ein Postmeister auf die Einziehung den nöthigen Fleiß nicht verwendet, oder falls derselbe bei vergeblichen Anstrengungen die Einsendung der Anweisung oder des Berichtes an den Auditor vernachlässigt, oder eine darauf Bezug habende, verlangte Auskunft unberücksichtigt läßt, so ist eine solche Vernachlässigung, ein solcher Mangel der Pflichttreue einem Bruche des Dienstvertrags gleich zu achten, für dessen nachtheiligen Folgen er verantwortlich ist; überdies giebt ein solcher Fall genugsame Begründung zu einer Entlassung vom Dienste.

Kap. 48.

Die Auszahlung der Gelder für das Postdepartement.

§. 362. Es werden weder Gelder direct an das Departement bezahlt, noch von demselben direct ausgezahlt. Daher sind

die Einkünfte vom Porto niemals von den Postmeistern an das Departement oder einen seiner Beamten und Agenten einzusenden, bevor der General-Postmeister nicht eine besondere Verfügung darüber erläßt.

§. 363. Behufs der Ablieferung der Cassenbestände sind mit Ausnahme der Specialposten, alle Postanstalten in Depositen-, Anweisungs- oder Einziehungs-Postämter eingetheilt. Diese Bezeichnungen werden, wie es für den Dienst zweckmäßig erscheint, von Zeit zu Zeit verändert und sind solche Abänderungen erforderlich, so werden sie den Postmeistern durch Circularverordnungen angezeigt.

§. 364. Depositenämter sind diejenigen, welche ihre Einkünfte vierteljährlich oder öfterer bei einem angewiesenen Depositar niederzulegen haben.

§. 365. Anweisungsämter sind solche, welche die Verpflichtung haben, ihre Cassenbestände zur Auszahlung der von dem General-Postmeister gezogenen, von dem Auditor des Postdepartements gegengezeichneten Anweisungen zurückzuhalten.

§. 366. Collectionsämter sind die, welche den Reinertrag ihrer Postanstalt dem in ihrer Specialinstruction namhaft gemachten Postcontractor nach den geleisteten Diensten, auf Grund der von dem Departement ihm zugegangenen Verordnungen und Quittungen von Zeit zu Zeit auszahlen.

§. 367. Bestimmte Postmeister sind zu Depositaren ernannt und haben die Cassenbestände der Postanstalten ihrer Nachbarschaft, welche vierteljährlich einzusenden angewiesen sind, aufzunehmen.

§. 368. Eine Vernachlässigung, bestehe sie entweder im instructionswidrigen Deponiren oder im Nichtbezahlen einer präsentirten Anweisung, oder im Nichtbezahlen der den Contractoren zugegangenen Auszahlungsordres und Quittungen, wird mit Entlassung des zuwiderhandelnden Postmeisters geahndet werden, wofern dem General-Postmeister nicht eine genügende Rechtfertigung zugeht.

§. 369. Postmeister, welche ohne Verordnung und Anweisung des Departements Cassengelder an Contractore oder andere Personen auszahlen, handeln gänzlich auf eigne Gefahr.

§. 370. Bei der Auszahlung einer Anweisung hat sich der Postmeister von dem Inhaber derselben unter Angabe des Tages, der Nummer und des Betrages eine besondere Quittung ausstellen zu lassen; derartige Auszahlungen sind an den Auditor des Postdepartements zu berichten und die Separatquittungen von Zeit zu Zeit dahin einzusenden.

§. 371. Die Postmeister der Anweisungsämter haben in gleicher Weise dem Departement summarische Berichte von den eingehobenen Geldern einzusenden, damit darüber verfügt werden kann.

§. 372. Der Mangel an Geld kann niemals eine Entschuldigung für nachlässiges Bezahlen oder Deponiren sein, da der Postmeister nicht berechtigt ist, für Porto Credit zu geben, weil er es als baares Geld zu berechnen hat. Ebenso ist es ihm bei Criminalstrafe verboten, Postgelder zu gebrauchen, zu verleihen, zu versetzen, in der Bank zu deponiren oder eingenommenes Geld umzuwechseln. — Acte von 1841, §. 2. Acte vom 6. August 1846, §. 16.

§. 373. Ein Postmeister darf keine Anweisung oder Verordnung zu einer Bezahlung zurückweisen, wenn er auch vorgiebt, daß der betreffende Contractor ihm schulde, daß zwischen ihnen eine nicht festgestellte Privatabrechnung bestehe, oder daß irgend ein anderer Vorwand obwalte; denn es ist eine solche Zurückweisung, dem Gesetze gemäß, prima facie ein Beweis der Unterschlagung, wodurch er der Strafe verfällt. (§. 422.) — Acte v. 1841, §. 2. Acte vom 6. Aug. 1846, §. 16.

§. 374. Die Postmeister, welche angewiesen sind, die Cassengelder an ein Depositenamt abzuliefern, haben bei jeder Einsendung doppelte Lieferscheine auszustellen und eigenhändig zu unterzeichnen; einer davon ist mit erster Post an den dritten General-Postmeister-Assistenten einzusenden; erfolgt diese Einsendung nicht sofort, so bleibt der Postmeister für die abgelieferte Summe noch so lange Schuldner, bis die Einsendung des Lieferscheines erfolgt.

§. 375. Die Ablieferung geschieht für Rechnung des Schatzmeisters der Vereinigten Staaten für den Postdienst.

§. 376. Es müssen diese Ablieferungen (Depositа) sowol den Gesammtbetrag für die fälligen Portogelder, als auch die Summen umfassen, welche von Postmeistern für Rechnung des Departements deponirt oder ausgezahlt wurden.

§. 377. Die Inhaber der Collectionspostämter müssen zu Ende eines jeden Vierteljahres zur Ablieferung bereit sein, und sie haben die Quittungen der Contractoren mit der ersten Post, nachdem die Bezahlung stattfand, an den Auditor des Postdepartements einzusenden. Solche Ablieferungen müssen den ganzen verbliebenen Cassenbestand umfassen, mag er aus dem fälligen Portogelde für dieses oder ein früheres Quartal, in Folge berichtigter Fehler früherer Rechnungen, oder aus eingezogenen oder von Postmeistern deponirten Geldern entstanden sein. Die Quittungen dürfen nicht der vierteljährlichen Eingabe beigepackt, sondern müssen unter besonderm Couverte direct an den Auditor eingesendet werden.

§. 378. Jeder Postmeister eines „Special-Postamtes" hat am Ende eines jeden Quartals den in Casse verbliebenen Ueberschuß an den General-Postmeister zu berichten und überdies noch die dem Contractor zur Unterhaltung des Dienstes zukommenden Summen zur bessern Disposition des Departements anzugeben.

§. 379. Die Postmeister der „Special-Postämter" sollen, sobald sie Bezahlungen an gewisse Contractoren zu leisten haben, nicht nur pünktlich bezahlen, sondern auch keine Zeit versäumen, die für die vierteljährlichen Auszahlungen empfangenen Quittungen dem Auditor des Postdepartements zuzusenden.

§. 380. Alle Zahlungen für das Departement, sowol bei Anweisungen, wie bei andern Zahlungsarten, müssen in baarem Gelde geschehen; daher haben die Postmeister bei Einnahme der Portogelder oder anderer dem Departement zukommenden Zahlungen stets daran zu denken, daß sie verpflichtet sind, dieselben in der gesetzlichen Münze der Vereinigten Staaten abzuführen.

§. 381. Dem Postmeister kann bei dem Fehlen einer Geldsumme an den vereinnahmten Portogeldern keine Nachsicht geschenkt werden. Ebensowenig darf Nachsicht oder Entschädigung bei Verlusten beansprucht werden, welche durch Feuersgefahr, durch Beraubung oder durch Diebstahl entstanden; es dürfen auch bei den für das Departement eingezogenen oder ausgezahlten Geldern, die nicht aus den Portogeldern der Postanstalt entspringen, Procentantheile nicht berechnet werden.

Kap. 49.

Anträge für die Auszahlung und Erneuerung verloren gegangener Anweisungen oder Vollmachten.

§. 382. In allen den Fällen, in welchen die Ausstellung eines Duplicats einer Anweisung oder Vollmacht beansprucht wird, muß dieses Gesuch mit dem Anführen: daß das Original verloren gegangen ist, bei dem Auditor für das Postdepartement eingereicht werden; diesem Gesuche muß der Antragsteller oder die Person, die in dem legalen Besitz ist, eine eidlich bekräftigte Darstellung des Herganges, worin die Zeit, der Ort und alle andere auf den Verlust oder die Vernichtung der Anweisung oder Vollmacht bezügliche Umstände ersichtlich, beigeben und außerdem noch die Nummer, das Datum und den Betrag, sowie zu wessen Gunsten dieselbe ausgestellt, wann sie zahlbar war, und überhaupt alle andern Umstände bemerken, die dem Antragsteller über eine solche Anweisung bekannt sind.

§. 383. Der Antragsteller hat auch einen Brief oder eine Bescheinigung von dem Beamten oder der Person, von welcher die Anweisung oder die Vollmacht ausgestellt wurde, zu produciren, aus welcher erhellt, daß dieselbe noch nicht ausgezahlt wurde, wie auch, daß die Auszahlung derselben künftig weder dem Eigenthümer oder einer andern Person geleistet werden soll.

§. 384. Ein ausgestelltes Duplicat hat dieselbe Kraft und Wirkung, wie das Original.

Kap. 50.

Ansprüche an Verstorbene.

§. 385. Eine Person, welche einen Anspruch an das Postdepartement erhebt, dessen Inhalt eine Schuld an eine bereits verstorbene Person betrifft, muß das Recht zur Empfangnahme durch eine beglaubigte Abschrift der Gerichtsacten darthun; es muß daraus hervorgehen, daß ein Urthel gesprochen oder, wie es vorkommen kann, daß ein Verwalter ernannt wurde und daß ein auf eine solche Urkunde gestützter Beweis ausspricht: es sei diese Person landes- oder staatsgesetzlich geeignet, sein Amt zu verrichten.

Kap. 51.

Ansprüche an das Departement.

§. 386. Falls ein Postmeister, ein Contractor oder andere Personen Ansprüche oder Forderungen zu machen haben sollten, welche nicht durch die Rechnung zu beseitigen sind, oder falls ein anderes Geschäft, welches ebenfalls wegen Ansprüchen nicht an eine andere Postanstalt angewiesen ist, zu fordern hat, so sind die desfallsigen Mittheilungen an den General-Postmeister zu richten. In allen Zweigen des Departements, einschließlich des Auditoramtes, wird den Geschäften, welche durch Briefe angebracht werden, dieselbe Aufmerksamkeit als wie bei persönlichem Erscheinen gewidmet, deswegen würde ein hierzu allein bestimmter Beamter nicht nur unnöthig und überflüssig bezahlt sein, sondern es könnte ein solcher den betheiligten Parteien auch Nachtheil bringen.

Kap. 52.

Die Emolumente der Postmeister.

§. 387. Die Dienstentschädigungen, Antheile und Emolumente der Postmeister für geleistete Dienste oder Ausgaben unterliegen gesetzlichen Bestimmungen, — Acte von 1825, §. 14.; Acte von 1842, §. 2.; Acte vom 1. und 3. März 1847. — und in keinem Falle kann das Departement dieselben über nachstehende Beschränkungen hinaus vergrößern, nämlich:

1) Bei dem Betrage des Briefportos von nicht $ 100 jährlich 40 pCt.;
2) bei einer Summe zwischen $ 100 und $ 400 jährl. 33⅓ pCt.
3) = = = = = 400 = = 2400 = 30 =
4) = = = über = 2400 jährlich . . 12½ =
5) Von dem Betrage der Briefe und Packete, welche den zur Distribution von dem General-Postmeister bezeichneten Postanstalten zugesendet werden, 7 pCt.

6) Zwei Cents für Official-Briefe (mit Ausnahme der an die Postmeister gerichteten), welche er durch die Posten empfängt und bestellt, wofern sein Bezug in demselben Quartale nicht $ 500 beträgt.

Anmerkung. Der Ausdruck „Briefporto" umfaßt alles vereinnahmte Postgeld, nur das für solche Zeitungen nicht, welche von den Expeditionen der Herausgeber den Subscribenten zugesendet werden; ebenso sind Zeitschriften und Magazine ausgenommen, — es ist daher alles vorausbezahlte Porto für unbestimmt erscheinende Zeitungen, für Handbillets und Circulare, sie mögen gedruckt oder lithographirt sein, bei der Aufstellung der Rechnungen der Postmeister als Briefporto zu behandeln.

7) Von allen aus dem Porto für Zeitungen, Magazine und Zeitschriften entstehenden Summen, 50 pCt.

§. 388. Da die Rechnungen der Postmeister, sowie die ihnen erlaubten Dienstentschädigungen vierteljährlich festzustellen sind, so haben sich die Postmeister von den ersten im Quartale eingenommenen 25 Dollars 40 pCt. gut zu schreiben; ferner bei einer Summe von 25 bis 100 Dollars vierteljährlicher Einnahme 33⅓ pCt.; bei einer Summe von 100 bis 600 Dollars pro Quartal 30 pCt., und bei einer Vierteljahrseinnahme über 600 Dollars 12½ pCt.

§. 389. Für einen kürzern Zeitraum als ein Quartal ist der Bezug der Entschädigung, mit Rücksicht auf die verschiedenen Stufen, nach den höhern Sätzen insofern gestattet, als dabei das richtige Verhältniß für einen solchen Zeitraum Anwendung findet.

§. 390. Die Antheile vom Zeitungsporto kommen dem Postmeister zu, welcher dasselbe vereinnahmt, wenn er auch unmittelbar nach der Einhebung aus dem Dienst träte und die Zeitungen durch seinen Nachfolger ausgeliefert würden.

§. 391. Jeder Postmeister, dessen gesammtes Diensteinkommen nach der Quartalsrechnung den Betrag von $ 500 überschreitet, hat derselben eine sogenannte „Dienstentschädigungsrechnung" beizugeben, in welcher auf der einen Seite der Betrag des Gesammteinkommens anzugeben, auf der andern Seite aber, seine dem Gesetze gemäß berechnete Entschädigung für das Quartal zu verzeichnen ist, wobei die zufälligen nothwendigen und wirklich geleisteten Ausgaben für sein Amt auf das laufende Quartal zu bemerken sind. Die Beträge für zufällige Ausgaben müssen durch Zeugnisse und Quittungen belegt werden, in denen die verschiedenen Gegenstände genau zu specificiren sind, z. B. für Zins, Brennmaterial, Lichte, Papier u. s. w.; bei den Angestellten sind die Namen, das Alter, die Höhe der Dienstentschädigung und die Zeit, auf welche dieselbe geleistet wurde, von allen und jeden als

Assistenten oder Diener Fungirenden anzugeben. Im Fall die Antheile und erlaubten Bezüge geringer ausfallen, so kann wegen des Ausfalles kein Postmeister Anspruch an die Vereinigten Staaten erheben; überschreitet aber, nach Abzug der Ausgaben, der Betrag die Summe von $ 500 pro Quartal, dann ist der Ueberschuß zu verrechnen und zu Gunsten der Vereinigten Staaten in der betreffenden Quartalsrechnung aufzunehmen. — Acte von 1825, §. 41.

§. 392. Die jährliche Dienstentschädigung, welche den Postmeistern zukommt, ist nach dem fiscalischen Jahre, welches am 1. Juli beginnt und am 30. Juni endet, auszurechnen, wobei ein richtiges Verhältniß anzunehmen ist, falls die Dienstzeit noch nicht ein Jahr erreicht. — Acte v. 1. März 1847.

§. 393. Die Postmeister in New-York, Boston, Philadelphia, Baltimore, New-Orleans und resp. anderer Städte der Union haben zu Ende eines jeden Quartals mit der Vierteljahrsrechnung noch eine besondere Rechnung, die Emolumenten-Rechnung benannt, unter eidlicher Versicherung abzulegen, in welcher nicht die Dienstentschädigung, sondern jeder andere Gewinn oder alle von ihnen eingenommenen Emolumente während des Quartals zu ersehen sein müssen. Auf der einen Seite der erwähnten Rechnung ist der volle Betrag der außerordentlichen Einkünfte anzugeben und dabei die verschiedenen Quellen, aus denen sie entspringen, zu benennen, ob sie z. B. von Zinsen, Zweigposten oder andern Einnahmen herstammen; auf der andern Seite sind die Ausgaben zu verzeichnen, welche in Bezug auf diese Gegenstände nothwendig waren, wirklich geleistet wurden und durch geeignete Quittungen zu belegen sind. Nachdem die nöthigen Ausgaben in Abzug gebracht, hat der Postmeister den bei genannter Rechnung etwa verbleibenden Ueberschuß, über den Satz von 2000 Dollars pro Jahr, auf die Art seiner Dienstentschädigungs-Rechnung zuzurechnen, wie in dem vorhergehenden §. angegeben ist und rücksichtlich deren die gesetzliche Beschränkung stattfindet.

Kap. 53.

Beaufsichtigung beim Ueberführen der Posten.

§. 394. Jeder Postmeister hat sich für die Geschäfte in seiner unmittelbaren Nähe als einen Beamten des Departements zu betrachten und hat daher alles das sorgfältig zu beobachten und pünktlich zu berichten, was die Interessen des Departements berührt oder dessen Ansehen schmälern könnte.

§. 395. Es wird vorzüglich erwartet, daß sie ein wachsames Auge richten auf die Art der Beförderung der Posten

nach und von ihrer Postanstalt. Dies ist eine ihrer wichtigsten Pflichten.

§. 396. Die Postmeister haben jeden Umstand zu berichten, falls die Post durch eine nicht geeignete Person zu ihrer Postanstalt gebracht wird.

§. 397. Wenn ein Postillon bei der Beförderung der Post sich im trunkenen Zustande befindet, so hat der Postmeister denselben sofort zu entlassen, auf Kosten des Contractors einen andern anzunehmen und über einen solchen Vorfall Bericht an das Departement zu erstatten.

§. 398. Ueberhaupt sind alle bei der Beförderung der Posten vorkommenden Unregelmäßigkeiten, wo möglich unter Angabe der Ursachen, zur Anzeige zu bringen.

§. 399. Kommt eine Post ohne Schloß an, so ist der schuldhabende Theil zu ermitteln und dem Departement anzuzeigen.

§. 400. Wird die Post zu Pferde befördert, dann ist darauf zu achten, daß die Postsendungen mit Wachstuch oder Bärenfell bedeckt sind; bei der Beförderung zu Wagen müssen sie in ein sicheres, trocknes Behältniß unter des Kutschers Füßen oder im Kutschkasten, welcher dessen Sitz bildet, verpackt werden; geschieht ferner die Ueberführung mittelst eines Sulky oder eines andern Fuhrwerkes, so ist dafür zu sorgen, daß die Postsachen vor dem Wetter gut geschützt sind.

§. 401. Wenn die Zeitungspackete bei der Beförderung zu Wagen groß und von den Briefen getrennt sind, so sind erstere in dem hintern Wagenmagazine zu verpacken, dürfen aber der Witterung nicht ausgesetzt sein.

§. 402. Es ist Bericht zu erstatten, falls die hier vorgeschriebenen Maßregeln zur Sicherung der Postsachen gegen die Witterung nicht genau ausgeführt werden.

§. 403. Die Contractoren sind in allen Fällen zur Beförderung der zu einer Post gehörigen Briefe verbunden. Die Postmeister dürfen ihnen niemals gestatten, einen Theil davon zurückzulassen.

§. 404. Ebensowenig ist den Contractoren erlaubt, die mit Zeitungen und Zeitschriften beschwerten Beutel auf irgend einer Station ihrer Routen zurückzubehalten. Vorkommnisse dieser Art sind zur Anzeige zu bringen.

§. 405. Liegt die Post über Nacht still, so muß dieselbe, wo es eine Postanstalt giebt, daselbst aufbewahrt werden.

Kap. 54.

Die Postmeister haben über die Ankunft und Abfahrt der Posten Berichte einzureichen.

§. 406. Die Postmeister an den Endpunkten jeder Route sind an das Departement anzuzeigen verpflichtet: alle Umstände, wenn die Post nach der festgesetzten Zeit ankommt oder abfährt, wobei entweder zu entschuldigende oder nicht zu entschuldigende Ursachen vorliegen; ferner jede andere, dem Contracte zuwiderlaufende Nachlässigkeit. Zu Ende eines jeden Quartals haben sie dem Auditor des Departements die Versicherung zu geben, daß die Post auf dem Course, mit Ausnahme der früher berichteten Fehler, contractgemäß befördert worden ist. Das Courstableau, welches dem Postmeister durch das Departement zugeht und alle stattgefundenen Abänderungen zeigt, läßt erkennen, welchen Dienst der Contract erfordert.

§. 407. Die Postmeister der Zwischenstationen sind ebenfalls verpflichtet, alle bei ihren Aemtern vorkommende Nachlässigkeiten und Verschuldungen anzuzeigen.

Kap. 55.

Versäumnisse.

§. 408. Kommen Posten an den Endpunkten der Route oder bei andern Punkten später als zur festgesetzten Zeit an, so müssen die Contractoren oder deren Beamte in jedem Falle schon wissen, daß eine Versäumniß statthatte.

§. 409. Daher ist es nicht nothwendig, daß den Contractoren von der vorgefallenen Versäumniß Anzeige gemacht wird, sondern es ist nur ein Bericht an das Departement einzusenden.

§. 410. Sollte eine Post zu einer Zeit versäumen, auf den End- oder Zwischenpunkten, wo die Ankunftszeit festbestimmt ist, in der im Contracte oder dem Courstableau angegebenen Zeit anzukommen, so wird erwartet, daß jeder Contractor (selbst oder durch seinen Agenten) sogleich seine Entschuldigung zum Inspectionsamte einsendet und umständlich die Ursache der Versäumniß angiebt; verstreicht darüber eine längere Zeit und geht eine genaue und entsprechende Entschuldigung nicht ein, so ist der Hauptsecretair gehalten, den angezeigten Fall dem General-Postmeister zur Bestrafung vorzulegen.

§. 411. Für jedes besondere Vergehen ist eine genaue Entschuldigung nothwendig, weshalb allgemeine Gründe nicht zulässig sind. Wird schlechter Weg entschuldigend angeführt, so muß speciell angezeigt werden, welcher Theil des Weges so schlecht

war, daß das Fortkommen des Wagens verhindert, und wodurch der schlechte Weg herbeigeführt wurde; bei großem Wasser muß dargethan werden, was für Wassercourse nicht zu passiren waren ꝛc. Auf diese Art ist bei allen Entschuldigungen zu verfahren.

Kap. 56.

Das Verfallen der Fahrtlöhne. — Strafen.

§. 412. In allen den Fällen, in welchen eine Fahrt nicht geleistet wird, tritt ein Abzug des Fahrtlohnes für diese Fahrt ein; ein Verlust von wenigstens dem vierten Theil erfolgt, wenn die Ankunft so spät geschieht, daß dadurch die Verbindung mit einer andern Post verloren geht; eine Verkürzung nach einem gehörigen Verhältnisse wird verhängt, falls eine Bestimmung des Contractes nicht auf die Weise ausgeführt wird, wie es darin festgestellt wurde. Diese Abzüge können zu Geldstrafen von höherm Betrage anwachsen, wenn dies durch die Natur oder das häufige Vorkommen der Vernachlässigungen und durch die Wichtigkeit der Post bedingt wird.

§. 413. Wenn nicht in der gehörigen Zeit ein Vergehen gnügend entschuldigt ist, werden Strafen auferlegt werden: wegen Verabsäumung der Uebernahme oder Abgabe einer Post oder eines Theiles derselben bei einer Postanstalt; wegen schlechter Verwahrung gegen Nässe, wegen Beschädigung, Verlieren oder Vernichtung der Postsendungen; wegen der Beförderung nach einem solchen Orte oder in der Art, daß dieselben einem Raubanfalle ausgesetzt, verloren oder beschädigt werden; wegen der Unterlassung der Aufforderung, eine Post zu Wagen, durch Eisenbahnen oder mittelst Dampfboot zu befördern, wenn auch der Contractor sie regelmäßig auf der Route fuhr und die im Contracte festgesetzte Zahl der Fahrten sie nicht umfaßt; ferner wegen nicht rechtzeitiger Ueberbringung einer Post.

Kap. 57.

Geldstrafen.

§. 414. Hat ein Mitglied des Congresses irgendwie Theil an einem Contracte zur Beförderung der Posten, so macht es sich eines großen Verbrechens schuldig, verfällt in eine Strafe von $ 3000 und jeder solcher Contract ist als null und nichtig anzusehen. — Acte v. 1808, §. 1.

§. 415. Ein öffentlicher Beamter, welcher zu Gunsten der Vereinigten Staaten einen solchen Contract eingeht, unterliegt derselben Strafe. — das.

§. 416. Wenn eine im Postdepartement angestellte Person oder ein Postmeister an einem Postcontracte betheiligt sein oder als Agent ohne oder gegen Bezahlung für eine Unternehmung arbeiten sollte, dessen Geschäfte dem Postdepartement zugehören, so ist diese Person gehalten, so viel Geld zu erlegen, als dieselbe aus dem genannten Contracte gezogen haben würde. — Acte v. 1836, §. 26.

§. 417. Diese Beschränkung gilt für alle Assistenten und Diener der Postanstalten, sie mögen öffentliche Beamte sein oder nicht, sowie für alle postalischen Interessen und für alle Agentschaften der Posten, die entweder auf einem öffentlichen oder Privatwege gefahren oder mit Contract oder auf Befehl des Departements von einem Dampfboote oder auf der Eisenbahn nach einer Postanstalt befördert werden.

§. 418. Unterläßt ein Führer oder Besitzer eines Dampfbootes oder eines andern Schiffes alle übernommene Briefe und Packete, deren Bestimmung der Ort des Landens ist, innerhalb 3 Stunden nach der Ankunft der Postanstalt zu überliefern, so verfällt er in eine Strafe von $ 50 für jede Uebertretung. — Acte v. 1825, §. 6.

§. 419. Angestellte eines Dampfschiffes haben alle ihnen übergebene Briefe oder Packete dem Eigenthümer oder Führer des Dampfbootes auszuliefern; im Unterlassungsfall tritt eine Strafe von $ 10 für jeden Brief oder jedes Packet ein. — ibid.

§. 420. Geflissentliches Aufhalten oder Zurückhalten einer Post zieht eine Strafe von $ 100 nach sich. — Acte v. 1825, §. 9.

§. 421. Das nicht sofortige Uebersetzen einer Post über ein Wasser mittelst einer Fähre, kostet dem Fährmann für jede 10 Minuten Verspätigung $ 10. — ibid.

Für den Fall, daß ein Postmeister ungesetzlicherweise in seinem Amte einen Brief oder ein Packet, Zeitschriften und Zeitungen in der Absicht zurückhalten sollte, um die Ankunft und Auslieferung an die auf solchen Gegenständen bemerkten Personen zu verhindern, soll ein derartiges Vergehen, nach erfolgter Ueberführung, mit einer Geldstrafe bis zu $ 500 und Gefängniß bis zu 6 Monaten bestraft werden.

§. 422. Ein dem Postdepartement angehörender Beamter, welcher mit Aufbewahrung, Abliefern und Auszahlen öffentlicher Gelder beauftragt ist, und auf irgend eine Weise solche Gelder zu seinem Nutzen verwendet, z. B. durch Ausleihen, Verborgen, durch Deponiren in der Bank ꝛc., oder falls ein solcher Beamter anvertraute öffentliche Gelder gegen andere Gelder umwechselt, soll der Veruntreuung schuldig geachtet werden und nach erfolgter Ueber-

führung den Strafen unterworfen sein, wie §. 16. der Acte vom 6. August 1846 vorschreibt [5]).

---

5) Der angezogene §. der Congreßacte, „die bessere Organisation des Schatzwesens betr.", lautet: Und es wurde von dem Senate und dem Hause der Repräsentanten des versammelten Congresses der Vereinigten Staaten von Nordamerika ferner beschlossen: daß alle Beamte und andere Personen, welche durch diese oder eine andere Acte mit der Aufbewahrung, der Ablieferung und Auszahlung öffentlicher Gelder beauftragt sind, und wenn sie auch dem Postdepartement nicht angehören, hierdurch verpflichtet werden, über jede vereinnahmte, verausgabte oder abgelieferte Summe einen genauen Nachweis zu halten; und daß, wenn irgend einer der früher genannten Beamten oder solche, die dem Postdepartement angehören, auch nur einen Theil der ihm zur Aufbewahrung, Ablieferung, Auszahlung oder zu andern Zwecken anvertrauten öffentlichen Gelder zu eignem Nutzen auf was immer für Weise verwenden, durch Anlegen auf irgend eine Art unbeweglichen Eigenthums oder Waare benutzen, mit oder ohne Zinsen verborgen, in einer Bank deponiren oder gegen andere Fonds als die in dieser Acte erlaubten umwechseln sollte, eine jede solche Handlung soll geachtet und gerichtet werden als die Veruntreuung (Unterschlagung) einer so großen Summe von öffentlichen Geldern, wie auf solche Weise genommen, benutzt, verborgt, deponirt oder verwechselt sein mag, und daß eine solche Handlung hierdurch als Diebstahl erklärt wird; und eine Unterlassung, öffentliche, anvertraute Gelder auszuzahlen oder vorzuweisen, soll prima facie für den Beweis einer Veruntreuung gehalten und genommen werden; und wenn ein mit Auszahlungen beauftragter Beamter sollte annehmen oder erhalten oder mit Genehmigung zum Schatzdepartement einsenden eine Quittung oder Gewährleistung von einem Gläubiger der Vereinigten Staaten, ohne den in der Quittung oder Vollmacht verzeichneten vollen Betrag in solchen Münzsorten bezahlt zu haben, als der genannte Beamte zur Auszahlung empfangen hat oder mit solchem Gelde, welches nach dieser Acte nicht angenommen werden soll, so soll eine jede solche Handlung als eine Auswechslung betrachtet werden, welche der betr. Beamte mit dem vollen, in der Quittung genannten Betrage zu seinem Nutzen vornahm; und alle Beamten oder Agenten der Vereinigten Staaten, sowie alle an einer solchen Handlung theilnehmende oder dazu verleitende Personen sollen, wenn sie vor einem competenten Gerichtshofe der Vereinigten Staaten überführt sind, zu einer Gefängnißstrafe von nicht unter 6 Monaten und nicht über 10 Jahren und zu einer Geldbuße von der Höhe des verfälschten Betrags verurtheilt werden. Bei der Untersuchung wegen einer Anklage in Betreff der Veruntreuung öffentlicher Gelder (nach den Bestimmungen dieser Acte) soll es ein genügender Beweis sein, um gegen eine solche Person einen Gegenbeweis zu haben, wenn eine Abschrift von den Büchern und Einkünften des Schatzes aufgewiesen wird, wie es die Bestimmungen der Acte in Civilfällen erfordern, welche den Titel führt: „Nachdrücklichere Bestimmungen über die Feststellung der Rechnungen zwischen den Vereinigten Staaten und den Einnehmern öffentlicher Gelder, vom 3. März 1797;" die Bestimmungen dieser Acte sollen so ausgelegt werden, daß sie auf alle Personen, welche mit der Aufbewahrung, Ablieferung oder Auszahlung öffentl. Gelder beauftragt sind, die Anwendung finden, als ob solche Personen als Einnehmer oder Depositare derselben angeklagt wären; und die Weigerung solcher Personen, möge es in oder außerhalb des Amtes sein, eine Anweisung, Ordre oder Vollmacht auszuzahlen, welche von den betreffenden Beamten des Schatzdepartements auf ihn und auf das in seinen Händen befindliche, den Vereinigten Staaten zugehörige öffentliche Geld gezogen ist, gleichviel zu welchem Zwecke der Beamte solches Geld mag eingenommen oder aufbewahrt haben, oder die Weigerung solches öffentliches Geld auf gesetzliches Verlangen eines bevoll-

§. 423. Die Verabsäumung oder die Weigerung Seiten eines dem Postdepartement zugehörigen Beamten ihm anvertraute öffentliche Gelder auszuzahlen oder auf Verlangen vorzuweisen, soll prima facie als der Beweis einer Verwendung von so viel öffentlicher Gelder in seinen Nutzen betrachtet werden, als in seinen Händen befindlich ist.

§. 424. Die Hälfte der Geldstrafen, welche nach der Klaganstellung wegen der Verletzung der Postgesetze eingezogen wurden, soll dem Ankläger zukommen, die andere Hälfte hingegen ist an das Departement auszuzahlen. Wo ein Postmeister die Anklage stellt, hat derselbe das Departement davon zu unterrichten und die eine Hälfte der eingezogenen Geldbuße zur Disposition desselben bereit zu halten. — Acte von 1825, §. 33.

§. 425. Wenn das Fortkommen einer Post auf irgend einer Route in der Nähe einer Postanstalt auf ungesetzliche Weise gehemmt wird, so hat der Postmeister die Umstände sofort an das Departement zu berichten und die Person, welche die Hemmung verursachte, wegen Ableistung der vom Gesetz bestimmten Strafe (§. 420.) in Anklagestand zu versetzen. — Acte v. 1825, §. 9.]

Kap. 58.

Uebertretung und Umgehung der Gesetze.

§. 426. Eine Uebertretung des Gesetzes findet Statt, sobald ein Brief, irgend eine geschriebene Nachricht oder andere Dinge in eine einzelne Zeitung verpackt oder in ein Packet von Zeitungen, Zeitschriften und Magazinen heimlich eingelegt wird; wenn irgend etwas Geschriebenes, außer der Adresse, darauf befindlich ist, oder wenn der Umschlag inwendig Geschriebenes enthält, und wenn ein solcher Gegenstand in eine Postanstalt eingeliefert oder zu diesem Zwecke einer Person übergeben wird.

§. 427. In allen solchen Fällen sind Zeitungen, Zeitschriften und Magazine mit Briefporto zu belegen, und wenn der Adressat die Annahme der Zeitung ꝛc. für das Briefporto verweigert, so hat der Postmeister die Zeitung oder Zeitschrift sogleich an den Postmeister der absendenden Postanstalt zurückzuschicken und ihn zu ersuchen, den Aufgeber zur Bezahlung der gesetzlich vorgeschriebenen Strafe von 5 Dollars gerichtlich anzuhalten. — Acte v. 1825, §. 30.

§. 428. Um dieser Art Hintergehungen schnell auf die Spur kommen zu können und eine Entdeckung herbeizuführen, haben die

---

mächtigten Beamten der Vereinigten Staaten abzuliefern oder auszuzahlen, soll bei der Untersuchung einer Anklage gegen die betreffende Person für Veruntreuung gehalten und genommen und prima facie als Beweis einer solchen Unterschlagung gelten.

Postmeister alle durchgehende Zeitungen, Zeitschriften oder Magazine, welche von der Postanstalt abgesendet werden, sorgfältig mit dem Betrage des Portos zu bezeichnen und mit dem Namen der Postanstalt und des Staates sowie des Abgangstages zu stempeln.

§. 429. Sollte das Packet an die Postanstalt adressirt sein und Zeitungen für verschiedene Personen enthalten, so ist nur die Zeitung, welche die geschriebene Einlage enthält, mit Briefporto zu belegen.

§. 430. Es ist eine gewöhnliche Annahme so mancher Correspondenten, daß ihre an Postmeister adressirten Handbillets durch diese eine weitgehende, portofreie Versendung genießen. Dies wird als ein Mißbrauch betrachtet, welcher abzuschaffen ist. Daher hat jeder Postmeister in den Fällen, in welchen ihm ein Brief zugeht, der an ihn als Postmeister gerichtet ist, aber solche Merkzeichen eines Privatschreibens trägt, das die Beförderung von Einschlüssen verlangen könnte und bei welchem die augenscheinliche Absicht vorliegt, die Weiterbeförderung ohne Bezahlung des Portos zu bewirken, in solchen Fällen hat ein Postmeister die Zusendung nicht anzunehmen und unter einem neuen Couvert mit Briefportoansatz an den Absender zurückzusenden.

§. 431. Wird ein Brief oder ein Packet, den Acten des Congresses zuwider, außerhalb der Post befördert, so hat der Postmeister, sobald er Kenntniß davon erhält, die das Gesetz verletzenden Personen zu der gesetzlichen Geldbuße (bis 50 Dollars) anzuhalten und das Ergebniß dem Departement, unter Bezeichnung des Namens des Postillons und dessen Brodherrn, zu berichten.

§. 432. Das Gesetz verbietet die Privat- oder Expreßbeförderung auf einer Postroute oder einer parallel laufenden Straße; es werden daher Diejenigen einer Uebertretung schuldig befunden, welche zur Beförderung von Briefen oder Packeten, die dem Gesetze nach durch die Post versendet werden müssen, behilflich sind, Beistand leisten oder daraus ein Geschäft machen; solche Uebertretungen werden nach der, in der Congreßacte von 1825 festgestellten Geldbuße bestraft (50 Dollars).

§. 433. Die Postillone, Kutscher der Contractoren oder diese selbst begehen eine Verletzung des Gesetzes, sobald ein versiegelter oder unversiegelter Brief außerhalb der Briefbeutel ꝛc. befördert und auf der nächsten Postanstalt nicht als Wegbrief dem Postmeister überliefert wird. — Acte v. 1825, §. 20. 21. (s. Kap. 21.).

§. 434. Nach der Ankunft eines jeden Dampfbootes oder jedes andern Schiffes, welches die Gewässer der Vereinigten Staaten befährt und in einem Hafen anlegt, wo sich eine Postanstalt befindet, ist es des Capitains oder dessen Stellvertreters Pflicht, der Postanstalt solcher Orte oder den von dem Departement als Localagenten bevollmächtigten Personen, alle Briefe und Packete,

die er bei sich führt, auszuliefern; nur diejenigen sind hiervon ausgenommen, welche sich auf die Ladung des Schiffes beziehen. (30 Dollars Strafe.) Und alle auf einem Schiffe Angestellte sind bei 10 Dollars Strafe verpflichtet, dem Eigner oder Führer des Schiffes vor ihrer Ankunft in einem solchen Hafen alle Briefe oder Packete auszuhändigen. Die Briefe ꝛc. müssen bei Tageszeit innerhalb 3 Stunden nach Ankunft des Schiffes, bei Nachtzeit aber 2 Stunden nach Sonnenaufgang abgegeben werden. — Acte v. 1825, §. 6.

Kap. 59.

Blankets zu Rechnungen, Postkarten ꝛc.

§. 435. Die Postmeister in den Staaten Maine, New-Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New-York, New-Jersey, Pennsylvania und Delaware haben sich zur Erlangung der zum Postdienst nöthigen Blankets zu wenden an den Postmeister in New-York City, New-York; ferner

§. 436. die Postmeister in den Staaten von Maryland, Virginia, Nord-Carolina, Süd-Carolina, Georgia, Alabama und Florida an den Postmeister zu Washington, D. C.;

§. 437. die Postmeister in den Staaten von Ohio, Kentucky, Tennessee, Mississippi, Louisiana, Arkansas, Missouri und Texas an den Postmeister in Cincinnati, Ohio;

§. 438. die Postmeister in den Staaten Illinois, Iowa und Wisconsin an den Postmeister in Chicago, Illinois; und

§. 439. die Postmeister in den Staaten von Michigan und Indiana an den Postmeister in Buffalo, New-York.

§. 440. Wenn das bei einer Postanstalt eingenommene Portogeld sich jährlich auf $ 300 beläuft, so wird der Name des Postmeisters auf die Postkarten gedruckt.

§. 441. Stempel sind einzig durch das Anstellungsamt zu beziehen. Sie werden den Postanstalten geliefert, wenn sie jährlich $ 300 Portogelder einnehmen.

Kap. 60.

Postschlösser und Schlüssel.

§. 442. Schlösser und Schlüssel werden nach Bedürfniß und auf Ansuchen von dem Inspectionsamte geliefert. Diese Eingaben, sowie alle andere an das Inspectionsamt gerichtete Nachrichten dürfen nur von dem Postmeister unterzeichnet sein, wenn nicht Krankheit oder unvermeidliche Abwesenheit desselben die Unterzeichnung eines Assistenten erforderlich macht.

§. 445. Die Postmeister der größern Postanstalten werden

zu dem Behuf mit verschiedenen Schlössern versehen, damit sie diese bei etwa vorkommenden Extrabriefbeuteln gebrauchen können. In solchen Fällen haben sie darauf zu achten, daß die Schlösser zurückgesendet werden, und anzuzeigen, falls ein Postmeister dieselben unnöthig zurückhält.

§. 446. Der Postschlüssel muß mit größter Sorgfalt aufbewahrt werden. Er darf niemals außerhalb der Postanstalt gebraucht, sondern darin so unter Verschluß verwahrt werden, daß er nur dem Postmeister und seinem Assistenten zugänglich ist. Bei dem Verlust des Postschlüssels setzt sich der Postmeister der höchsten Verantwortung aus.

§. 447. Die Anzeigen zur Erlangung der Postschlüssel müssen direct bei dem Inspectionsamte gemacht werden, wobei der Grund dargelegt werden muß, warum ein neuer Schlüssel nothwendig wird. Ist einer verloren oder zerbrochen worden, so ist dessen Stelle auf so lange durch Entleihen von der nächstgelegenen Postanstalt zu ersetzen, bis ein anderer von dem Inspectionsamte geliefert wurde, worauf der entlehnte Schlüssel zurückzugeben ist.

§. 448. Im Fall ein Schlüssel verloren oder zerbrochen wurde, so darf die Kette oder der lederne Riem des Coursbriefbeutels nicht zerschnitten werden, sondern es ist dieser Vorfall dem benachbarten Postmeister mitzutheilen und die Bitte an ihn zu richten, die an das Nachbar-Postamt gerichteten Packete mit herauszunehmen und bis zu der Zeit, wo dasselbe einen neuen Schlüssel erlangt haben wird, sie außerhalb des Felleisens zu senden.

§. 449. Jeder Postmeister hat in den Fällen, wo der Coursbeutel ohne Schloß bei seinem Amte ankommen sollte, für ein gewöhnliches Vorhängeschloß Sorge zu tragen und damit zu verschließen; der dazu gehörige Schlüssel muß eingesiegelt, dem Postillon übergeben und an den Postmeister der nächsten Station adressirt werden.

Kap. 61.

Briefbeutel und Briefsäcke.

§. 450. Alle Mittheilungen über Felleisen, Briefbeutel und Säcke sind an das Postdepartement mit der Bemerkung „Inspectionsamt" zu adressiren.

§. 451. Bemerkt ein Postmeister am Endpunkt einer Route, daß an einem Beutel Defecte sind, so hat derselbe ihn unverzüglich herstellen zu lassen, den Kostenbetrag in seine Rechnung für zufällige Ausgaben einzutragen und eine Quittung darüber einzusenden. Sollte aber ein solcher Beutel so untüchtig befunden werden, daß die Postsachen in ihm nicht sicher bis an das Ende der Route kommen würden, so hat der Postmeister, welcher dies zuerst entdeckt,

die Herstellung zu bewirken, selbst wenn dadurch die Post aufgehalten werden sollte.

§. 452. Brief- und Zeitungspackete sind, bevor sie in den Briefsack eingelegt werden, an den Orten in besondere leinene Beutel zu verpacken, wo solche Beutel im Gebrauch sind; sobald diese Beutel abgenutzt oder verloren wurden, hat der Postmeister am Endpunkte der Route sich wegen solcher Beutel, wie sie für den Transport der Posten nothwendig sind, an das Inspectionsamt zu wenden. (Dies sind wahrscheinlich unsere Coursbeutel.)

§. 453. Alle Briefbeutel, die nicht benutzt werden, sind sofort an die Postanstalt zurückzusenden, welche sie zusandte. Die Postmeister haben bei Absendung von Extrabeuteln auf die Zurücksendung Obacht zu nehmen und haben darnach zu schreiben, falls ein Postmeister sie zurückhält. Erfolgt hierauf keine Zurücksendung, so ist über den Vorgang an das Inspectionsamt zu berichten.

§. 454. Bei den Distributionsämtern muß eine hinreichende Anzahl von Briefbeuteln zur Versendung aller Packete vorhanden sein, ebenso bei den Postanstalten, wo die Briefpackete einer großen Post vertheilt und für verschiedene Routen bestimmt werden.

§. 455. Wenn ein neuer Briefbeutel gebraucht wird, so muß in der Anzeige an das Inspectionsamt die Größe und die Nummer des Courses angegeben werden, auf welchem derselbe in Gebrauch kommt. Ohne besondere Anweisung des Departements kann kein Postmeister oder Contractor Briefbeutel anschaffen.

§. 456. Postmeister, deren Aemter Briefbeutelbepots sind, können bei zufälligen Umständen Briefbeutel liefern, haben aber deshalb Anzeige an das Departement zu erstatten und die Art der Beutel, sowie die Nummer des Courses anzugeben. Die bestehenden Depots, welche in vierteljährlichen Eingaben über die verbliebene Zahl und Art der Briefbeutel und Postschlösser zu berichten haben, sind folgende:

§. 457. Portland und Bangor, Maine; Portsmouth und Concord, New-Hampshire; Montpelier und Bennington, Vermont; Boston, Massachusetts; Providence, Rhode Island; Hartford, Connecticut; New-York City, Albany, Rochester und Buffalo, New-York; Trenton, New-Jersey; Philadelphia, Harrisburg und Pittsburg, Pennsylvania; Baltimore, Maryland, Washington, District von Columbia; Richmond, Wheeling und Abingdon, Virginia; Raleigh und Asheville, Nord-Carolina; Charleston und Columbia, Süd-Carolina; Augusta, Savannah und Columbus, Georgia; Tallahassee, Florida; Mobile, Tuscaloosa und Huntsville, Alabama; Jackson und Natchez, Mississippi; New-Orleans, Louisiana; Little Rock, Arkansas; Knorville, Nashville und Memphis, Tennessee; Louisville und Maysville, Kentucky; Co-

lumbus, Cincinnati und Cleveland, Ohio; Detroit, Michigan; Indianopolis und Vincennes, Indiana; Springfield, Galena und Chicago, Illinois; St. Louis, Jefferson City und Liberty, Missouri; Madison, Wisconsin; Jowa City, Jowa; Galveston, Texas.

Kap. 62.

Distributionsämter für fremde Posten.

§. 458. Die hauptsächlichsten Postämter für die Abfertigung und den Empfang ausländischer Posten sind in den Städten Boston, New-York, Charleston und New-Orleans.

Kap. 63.

Die Behandlung ausländischer Posten.

§. 459. Bei der Aufgabe eines nach einem fremden Lande bestimmten Briefes ist bei der betr. Postanstalt das Porto bis zum Seehafen zu bezahlen; hiervon sind jedoch die Briefe und Packete ausgenommen, welche gesendet werden: nach den britisch-amerikanischen Provinzen, nach Bremen in Deutschland (wenn sie auf der New-York-Bremer Postdampfbootlinie befördert werden), und nach denjenigen Plätzen Europas, nach denen die Postsachen auf genannter Linie über Bremen zu spediren sind.

§. 460. Die Postmeister in Seestädten haben die für Plätze über See bestimmten Briefe stets anzunehmen und sowol diese als die mit den Posten zur Schiffsbeförderung ihnen zugekommenen mit dem Namen ihrer Postanstalt und der Zeit des Empfanges zu bezeichnen.

§. 461. Sobald der Postmeister Nachricht erhält, daß ein für Briefbeförderung taugliches Schiff segelfertig ist, so hat er die gesammelten Briefe sorgfältig zu prüfen, die nach der Route des Schiffes lautenden mitzuschicken und darauf zu achten, daß darunter keine für eine andere Route bestimmten Briefe befindlich sind. Er hat eine Berechnung aufzustellen und die Briefzahl in eine Karte einzutragen. Sind nur wenig Briefe vorhanden, und liefert der Schiffsmeister keinen Beutel, so sind dieselben, wie bei einer gewöhnlichen Post, in ein Briefpacket zu verpacken, in welches der Nachweis sorgfältig eingelegt werden muß, worauf das Einschlagpapier mit dem Officialsiegel zu versiegeln ist. Bei der Lieferung eines Beutels ist der Riemen mit dem Officialsiegel zu versiegeln. Tritt der Fall ein, daß bei der Versendung einer großen Anzahl Briefe der Schiffsmeister keinen Beutel liefert, so hat der Postmeister für die Anschaffung zu sorgen und das Departement mit den Kosten zu belasten.

§. 462. Der Postmeister hat sich von dem Schiffsmeister eines angekommenen Schiffes einen Nachweis ausstellen zu lassen, aus welchem die Anzahl der Briefe und Packete, der Name des

Schiffes und des Platzes zu ersehen ist, von welchem er zuletzt absegelte, sowie noch überdies eine Quittung über das ihm ausgezahlte Geld.

§. 463. Es hat der Postmeister auf jeden solchen Nachweis die Anzahl der Briefe zu bemerken, welche nach andern Postanstalten befördert wurden und die, welche bei seiner eignen Postanstalt zur Bestellung gelangten.

§. 464. Hierauf hat die Eintragung dieser Briefe in die Rechnung für Schiff- und Dampfbootbriefe zu erfolgen.

Kap. 64.

Porto für Briefe ꝛc. nach dem Auslande bei der Beförderung mit Postschiffen der Vereinigten Staaten.

§. 465. Für alle Briefe und Packete bis zu ½ Unze im Gewicht sind von irgend einem Hafen der Vereinigten Staaten nach einem ausländischen Hafen 24 Cents zu bezahlen.

§. 466. Ueber ½ Unze, aber 1 Unze nicht überschreitend, sind 48 Cents, und

§. 467. für jede weitere ½ Unze oder das Bruchtheil einer halben Unze sind 15 Cents zu berechnen.

§. 468. Ferner: für jede Zeitung, Zeitschrift und Preiscourant drei Cents.

§. 469. Für alle Briefe und Packete, bis ½ Unze Gewicht, die nach Westindien oder andern Inseln des Mexicanischen Meerbusens (ausgenommen Havana) bestimmt sind: zehn Cents.

§. 470. Ueber ½ Unze, aber nicht über 1 Unze: 20 Cents, und 5 Cents für jede weitere ½ Unze oder das Bruchtheil einer halben Unze.

§. 471. Zeitungen, Zeitschriften und Preiscourante bezahlen dasselbe Porto, wie nach andern ausländischen Häfen. — Acte vom 3. März 1845, §. 3.

§. 472. Die oben angegebenen Sätze sind nach Havana nicht anzuwenden; nach diesem Hafen sind die dahin bestimmten Briefe mit 12½ Cents Porto zu tariren.

§. 473. Alle Briefe und Packete nach und von Chagres sollen, wenn sie mit Postschiffen befördert werden, mit 20 Cents belastet werden; nach Panama mit 30 Cents und nach andern Häfen der Friedensküste mit 40 Cents. — Acte vom 3. März 1847, §. 7.

§. 474. Es ist für irgend Jemanden ungesetzlich, der Vertheilung wegen einen Brief, ein Packet oder eine Zeitung, ein gedrucktes Circular oder einen Preiscourant am Bord eines solchen Schiffes bei sich zu führen, welches die Post der Vereinigten Staaten nach fremden Ländern befördert. Uebertretungen dieses Gesetzes werden mit einer Geldbuße von 500 Dollars bestraft.

Kap. 65.

Postanstalten zur Absendung und zum Empfang der ausländischen Posten nach den britischen Provinzen.

§. 475. Durch die mit den geeigneten Behörden der britischen Provinzen abgeschlossenen Uebereinkünfte sind längs der Grenze der Vereinigten Staaten an verschiedenen Punkten Postverbindungen eingerichtet worden. Es sind folgende:

§. 476. Houlton und Robbinstown, Maine; Derby Linie, Highgate und Burlington, Vermont; White Hall, Plattsburgh, Rouse's Point, Fort Covington, Ogdensburg, Morristown, Cape Vincent, Oswego, Rochester und Lewistown, New-York; Detroit, Michigan; ebenso New-York City und Albany, und durch besondere Uebereinkunft mit Toronto, Kingston und Montreal.

Kap. 66.

§. 477. Die für die Postanstalten der Vereinigten Staaten eingehenden Briefe aus den britischen Provinzen sind von der ersten empfangenden Postanstalt für die ganze Tour, die ein solcher Brief zurückzulegen hat, nach der inländischen Portotaxe auszutaxiren, und nur dann ist hiervon abzusehen, wenn das Porto für die ganze Tour vorausbezahlt worden ist.

§. 478. Briefe, welche bei einer Postanstalt in den Vereinigten Staaten aufgegeben und nach den Postanstalten in Neu-Braunschweig und Canada gerichtet sind, werden nach dem Satze genommen, welcher bei der Beförderung auf einer Linie in den Vereinigten Staaten Geltung hat. Das Porto braucht nicht vorausbezahlt zu werden, da es von den Deputy-General-Postmeistern von Neu-Braunschweig und Canada eingezogen und berechnet wird.

§. 479. Die Postmeister an der Canadischen Grenze haben eine genaue Rechnung zu halten über das Porto von allen Briefen, Zeitungen, Zeitschriften ꝛc., welche nach diesen Provinzen versendet werden, sowie eine Rechnung über das Porto von allen Briefen ꝛc., welche sie aus solchen Provinzen empfangen. Diese Rechnungen sind von denen für andere bei ihnen angekommene und abgesendete Posten zu trennen und abgesondert zu führen.

§. 480. Es soll den Postmeistern erlaubt sein, von dem Porto für Briefe ꝛc. aus den britischen Provinzen nach den Vereinigten Staaten 7pCt. als Dienstentschädigung und einen Bezug von 3½ pCt. von dem Porto für Briefe aus den Vereinigten Staaten in diese Provinzen zu berechnen.

Kap. 67.

Briefbeförderung durch Privaterpresse.

§. 481. Die Verwendung von Privaterpressen zur Beförderung eines Briefes, eines Packetes oder von Packeten mit Briefen oder andern Sachen, die mit den Posten der Vereinigten Staaten befördert werden (Zeitungen, Zeitschriften, Magazine und periodische Werke ausgenommen), von einer Stadt oder einem andern Platze nach einer Stadt oder Platze in den Vereinigten Staaten, zwischen, nach und von welchen die Post der Vereinigten Staaten regelmäßig und unter Aufsicht des Postdepartements coursirt, ist verboten.

§. 482. Ebenso ist eine Aufforderung zur Beförderung oder eine Bestimmung des Abganges nach geregelten Fahrten oder zu festgesetzten Zeiten oder Zwischenräumen zur Beförderung eines Briefes oder anderer oben angegebenen, der Post zukommenden Sachen verboten (mit Ausnahme von Zeitungen, Zeitschriften, Magazinen und periodischen Schriften).

§. 483. Jede Person, sie mag dieser Bestimmung zuwider handeln, oder Unterstützung und Beistand dabei leisten oder Dienst als Privaterpresser verrichten, soll jederzeit straffällig werden und für einen Brief oder für Briefe, für ein Packet oder für Packete oder andere, dem Posttransport zugehörige Sachen (ausgenommen Zeitungen ꝛc.), die bei ihm, ihr oder ihnen gefunden oder die durch ein ihm, ihr oder ihnen zugehöriges Mittel oder Werkzeug ganz oder theilweise befördert werden, **150** Dollars Strafe bezahlen.

§. 484. Eine gleiche Strafe von **150** Dollars wird verhängt, sobald der oder die Besitzer eines Kutschwagens, Eisenbahnwagens, eines Dampfbootes oder eines andern Fuhrwerkes oder Schiffes mit Wissen eines der Besitzer ganz oder theilweise eine Person oder Personen befördern würden, oder sobald mit Wissen oder Nachsicht des Kutschers, Schaffners, des Capitains oder anderer mit dem Fuhrwerke beauftragter Personen, Jemand befördert werden sollte, welcher als Privaterpresser handelt oder angestellt ist zur Beförderung eines Briefes, eines Packetes oder von Packeten mit Briefen oder postmäßigen Sachen und sich im Besitz solcher der Post zugehörigen Gegenstände befindet.

§. 485. Dahingegen ist die Privatbeförderung eines Briefes oder eines Packetes ꝛc. nicht verboten, wenn eine Entschädigung für eine Wegesstrecke weder dargereicht oder angenommen, oder wenn bei einer einzelnen, besondern Gelegenheit ein besonderer Bote benutzt wird.

§. 486. Kutschwagen, Eisenbahnwagen, Dampfboote, Packetboote und alle andern Fuhrwerke und Fahrzeuge, welche zu bestimmten Zeiten regelmäßige Fahrten auf einer Postroute zwischen

zwei oder mehrern Städten oder Plätzen verrichten, zwischen denen die Post der Vereinigten Staaten regelmäßig und unter der Autorität des Postdepartements befördert wird, ist die Beförderung eines Briefes, Packetes oder von Packeten mit Briefen oder andern postpflichtigen Sachen verboten, wenn sie nicht contractgemäß eine Post befördern, welche diese Gegenstände enthält. Bei den Dampfbooten, Packetbooten oder andern Fahrzeugen sind ausgenommen die Papiere, die sich auf einen Theil der Ladung eines Dampfbootes, Packetbootes oder andern Fahrzeuges beziehen, sowie bei Kutschen, Eisenbahnwagen oder andern Fuhrwerken solche Papiere gleichzeitig befördert werden dürfen, welche darin verladene Artikel angehen. Ebenso sind Zeitungen, Zeitschriften, Magazine und periodische Schriften ausgenommen.

§. 487. Den Besitzern, Führern, Dienern oder Reisenden von Landkutschen, Eisenbahnwagen, Dampfbooten, Packetbooten oder andern Fuhrwerken und Fahrzeugen ist eine Beförderung, wie vorstehend angegeben, ebenfalls verboten.

§. 488. Für jede Uebertretung wird der Eigenthümer der Landkutsche, des Eisenbahnwagens, des Dampfbootes, Packetbootes oder andern Fuhrwerkes oder Fahrzeuges straffällig und hat **100** Dollars zu bezahlen; der Kutscher, Capitain, der Schaffner oder irgend eine bei einer solchen Landkutsche ꝛc. beschäftigte Person, die zur Zeit nicht ganz oder theilweise Besitzer davon ist, verfällt dem Gesetz ebenfalls und hat **50** Dollars zu bezahlen.

§. 489. Diejenige Person, welche einen Brief oder Briefe, ein Packet oder Packete oder andere postpflichtige Sachen (Zeitungen ꝛc. ausgenommen) durch einen Privaterpressen oder durch ein anderes Mittel, wie die Acte vom 3. März **1845** verbietet, versendet, oder diejenige Person, welche an einem bestimmten Platze Briefe ꝛc. aufnimmt oder niederzulegen aufmuntert zu einer ungesetzlichen Beförderung (mit Ausnahme von Zeitungen ꝛc.) oder wer genannte Gegenstände zur Weiterbeförderung an einen Agenten eines solchen nicht gesetzlichen Expressen überliefert, ist schuldig und bezahlt für jedes Vergehen **50** Dollars.

§. 490. Nach §§. **15.** und **16.** der Acte von **1825** können Dampfboote Briefe befördern, jedoch nur unter der Bedingung, daß die Briefe, mit Ausnahme der auf die Schiffsladung bezüglichen, an den Postmeister des Ortes oder an den vom Departement beauftragten Agenten ausgeliefert werden. Werden die Briefe aber nicht wie vorstehend angegeben ausgeliefert, so sind die Besitzer oder die Personen, denen das Boot anvertraut ist, verbunden, die Geldstrafe zu erlegen, welche §. 488. nachweist.

§. 491. Der Postmeister oder ein anderer Agent des Departements, dem Briefe überbracht werden, welche mit Dampfbooten ankamen, hat von denselben das Porto zu erheben und

einziehen zu lassen, welches bei der Beförderung durch die Post zu berechnen gewesen sein würde.

§. 492. Es wird den Postmeistern besonders eingeschärft, wegen Personen, die sich Uebertretungen des Gesetzes schuldig machen, pünktlich an das Departement zu berichten, und zwar: wegen derer, die expresse Boten fahren — wegen derer, welche sie anstellen — wegen derer, die durch dieselben Briefe 2c. versenden — wegen derer, welche an einem bestimmten Orte Briefe 2c. zur Beförderung ohne Benutzung der Post zurücklassen — wegen derer, die solche Sachen an den Agenten eines Expressen ausliefern — und wegen derer, die auf irgend einem andern Wege eine solche ungesetzliche Beförderung unterstützen oder derselben behülflich sind.

§. 493. Daher sind alle zur Kenntniß der Postmeister gelangenden Fälle, wo ohne Benutzung der Post durch Eisenbahnen oder Dampfschiffe Briefe 2c. befördert, wo bei Postbeförderung Briefe 2c. außerhalb der Briefpackete 2c. mitgenommen, oder wo Personen gefahren werden, welche Briefe mit sich führen, zu dem Zwecke zu berichten, damit gegen die Eigenthümer, die Directoren, Beamten, Capitaine, Conducteure oder Diener, je nach der Theilnahme, Nachsicht oder Wirksamkeit bei einer solchen ungesetzlichen Ausübung die Anklagen gestellt werden können.

§. 494. Der Bericht des Postmeisters hat in einer Uebersicht die Zeit und den Ort des Vergehens, den Namen des Uebertreters und die Namen der Zeugen zu enthalten.

§. 495. Die Anklagen sind bei den Districts-Gerichtshöfen der Vereinigten Staaten anzustellen.

§. 496. Und jeder Bürger ist autorisirt wegen dieses Zweckes anzuklagen, in welchem Falle er zu einer Hälfte der erlegten Geldstrafe in jeder Instanz berechtigt ist.

Kap. 68.

Stempel für die Vorausbezahlung des Portos.

§. 497. Frankirungsstempel, von denen die eine Gattung, schwarz gedruckt und den Kopf Washingtons darstellend, einen Werth von 10 Cents, die andere Gattung den Kopf Franklins, braun gedruckt zeigend, einen Werth von 5 Cents hat, werden den Postmeistern der wichtigen Ortschaften auf schriftliche Eingabe an den dritten General-Postmeister-Assistenten zugesendet.

§. 498. Jeder Postmeister, welcher Frankirungsstempel erhalten hat, hat mit der nächsten Post den Empfang des Betrages anzuerkennen. Am Ende eines jeden Quartals hat er mit der vierteljährlichen Rechnung eine Rechnung über Stempel zu liefern, in welcher er sich mit dem Betrage belastet, der zu Ende des vorhergehenden Quartals in seiner Hand verblieb, sowie mit dem

Betrage für die Stempel, die er im Laufe des Quartals erhielt und demnach sich als Schuldner dieses sämmtlichen Stempelbetrages zu betrachten hat. Der Abschluß der Rechnung ist so einzurichten, daß der Betrag der bezahlten oder verbrauchten Stempel ersichtlich ist; letztern Betrag hat der Postmeister mit der Quartalsrechnung für die Postgelder einzurechnen.

§. 499. Im Falle einer Amtsniederlegung, Entlassung oder eines Todesfalles ist es dem Postmeister oder dessen Stellvertreter nicht gestattet, solche Stempel auf seinen Nachfolger zu übertragen, bevor nicht ein solcher Nachfolger sich zur Uebernahme durch die gesetzliche Ausstellung einer Verbürgung fähig gemacht hat. Eine Quittung über den Betrag ist sofort an den Auditor für das Postdepartement einzusenden.

§. 500. Ein Brief oder Packet, mit einem oder mehrern Stempeln versehen, die den gleichen Betrag des davon zu entrichtenden Porto ausdrücken, kann wie ein vorausbezahlter Brief oder Packet bei jeder Postanstalt angenommen und befördert werden; kommt aber der Betrag der aufgehefteten Stempel dem tarmäßigen Porto nicht gleich, so hat der Postmeister für den zur Beförderung erhaltenen Gegenstand das noch fehlende Porto auszutariren.

§. 501. Diese aufgehefteten Stempel müssen sofort nach erfolgter Aufgabe des Briefes als schon einmal benutzt kenntlich gemacht werden und zwar mit einem Instrumente, welches zu diesem Zwecke gewissen Postanstalten geliefert wird. Die Postanstalten, welche damit nicht versehen sind, haben die Stempel mit der Feder zu durchstreichen (×). Ist bei der Absendung des Briefes das Durchstreichen des Stempels unterlassen worden, so hat der ausliefernde Postmeister den Stempel in der vorgeschriebenen Weise zu cassiren und dem Departement sofort denjenigen Postmeister anzuzeigen, der ein solches Versehen begangen hat.

§. 502. Durch Stempel bezahlte Briefe und Packete sind in die Postkarten und in die Abschriften für angekommene und abgesendete Posten als „durch Stempel vorausbezahlt" (prepaid by stamps) einzutragen. Der Betrag für abgesendete Briefe mit Stempeln wird in der Rechnung für der Postmeister Dienstentschädigungen dem Betrage des eingenommenen Portos zugerechnet.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Thurn- u. Taxisscher Postbezirk.

Bekanntmachung,

die Correspondenzbeförderung mittelst der Dampfschifffahrt zwischen Bremen u. Newyork betr.

Die Fahrten der Postdampfschiffe „Washington" und „Herrmann" zwischen Bremen und Newyork finden gegenwärtig in der

Weise statt, daß am 15. jeden Monats eines dieser Schiffe von Bremen und am 20. jeden Monats eines derselben von Newyork abgeht.

Die Ankunft erfolgt nach 18 bis 20 Tagen. Für die Briefbeförderung mit dieser Dampfschifffahrt gelten folgende Regeln:

1) Es steht den Correspondenten in Deutschland, sowie in den Vereinigten Staaten frei:

a) das ganze Porto durch den Empfänger bezahlen zu lassen,

b) das ganze Porto bis zum Bestimmungsorte voraus zu bezahlen,

c) die Taxe bis Bremen voraus zu bezahlen, in welchem Falle für Briefe aus Amerika das deutsche Porto, und für Briefe nach Amerika das Vereinigte Staaten Porto incl. des Seeporto, vom Empfänger zu entrichten ist.

2) Im Falle der Frankirung bis Bremen ist für einen Brief nach den Vereinigten Staaten, ohne Unterschied des Bestimmungsortes an deutschem Porto zu entrichten:

bis zu 1 Loth schwer	—	Fl. 18	Kr.
von 1—2 " "	—	" 35	"
" 2—4 " "	1	" 10	"
" 4—6 " "	1	" 45	"
u. s. w. für jede weitere 2 Loth	—	" 35	" mehr;

für ganz frankirte Briefe aber außerdem an See- und Vereinigten Staaten Porto, ohne Unterschied des Bestimmungsortes:

bis zu 1 Loth	—	Fl. 39	Kr.
über 1—2 "	1	" 17	"
für jedes weitere Loth	—	" 24	" mehr.

Zeitungen und andere gedruckte Sachen unter Kreuzband sind hin- und herwärts bis Bremen zu frankiren. Das deutsche Porto wird für dergleichen Sendungen nur mit dem vierten Theile der Briefstaxe erhoben.

Für die mit Kauffahrteischiffen über Bremen zu versendenden Briefe nach Amerika besteht der bisherige Frankirungszwang bis Bremen noch fort. Ebenso unterliegen die über Frankreich (via Havre), über Frankreich und England, über Belgien und England, sowie über Hamburg zu versendenden Briefe nach Amerika dem Frankirungszwange bis zum überseeischen Landungshafen, über Rotterdam aber bis zur Seeküste.

Der Versendungsweg ist vom Absender jedesmal auf der Adresse zu bezeichnen.

Frankfurt a. M., den 6. August 1848.

General-Post-Direction.

Freiherr von Dörnberg. vdt. Kölle.

Norwegen.

Lov om Brevportoen m. V. [1])

Malmø den 12te August 1848.

Vi Oscar; af Guds Naade Konge til Norge og Sverige, de Gothers og Venders;

Gjøre vitterligt: At Os er bleven forelagt det nu forsamlede ordentlige Storthings Beslutning af 12te Juli dette Aar, saalydende:

§. 1.

"For Befordringen af et enkelt Brev, hvorved forstaaes det, som ikke veier mere end ¾ Lod, fastsættes Portoen saaledes, at naar Veilængden er 20 Mile eller derunder betales 4 Skilling; naar den er over 20 Mile 8 Skilling. Overeensstemmende hermed udfærdiger vedkommende Regjerings-Departement de specielle Brevposttarter mellem samtlige Postcontoirer og Postaabnerier i Riget.

§. 2.

For Befordringen af Breve, der veie over ¾ Lod, stiger Portoen i Forhold til Vægten saaledes, at der for et Brev, som veier:

over ¾ Lod indtil 1 Lod betales 1½ Brevporto,
— 1 — — 1½ — — 2 —
— 1½ — — 2 — — 2½ —

o. s. v. for hvert halve Lod mere Vægt en halv Brevporto mere.

§. 3.

For Befordringen af Breve eller Packer, hvori der er Pengerepræsentativer, betales, foruden den almindelige Porto af Følgebrevet efter §§. 1 og 2, for hver 50 Speciesdaler, Brevet eller Pakken indeholder, Halvdelen af Portoen for et enkelt Brev. Hvad der er under 50 Spd. regnes for fulde 50 Spd. Naar der i et Brev forsendes Sølvmynt under 1 Spds. Beløb, beregnes Portoen

---

1) Unser Herr Correspondent meint, daß der Urtext als ein Curiosum für manche Leser nicht wenig Interesse haben werde. Wir stimmen ihm hierin bei und lassen den Urtext hier folgen. Die Red.

Norwegen.

Gesetz über das Briefporto ꝛc. [2])

Malmoe, den 12. August 1848.

Wir Oscar, von Gottes Gnaden König zu Norwegen und Schweden, der Gothen und Wenden,

Thun kund: Daß Uns ist vorgelegt worden der Beschluß des jetzt versammelten ordentlichen Storthings vom 12. Juli dieses Jahrs, welcher folgendermaßen lautet:

§. 1.

„Für die Beförderung eines einfachen Briefs, worunter ein solcher verstanden wird, der nicht mehr als ¾ Loth wiegt, wird das Porto so festgesetzt, daß, wenn die Wegesstrecke 20 Meilen oder darunter beträgt, 4 Schilling, und wenn sie über 20 Meilen beträgt, 8 Schilling bezahlt werden. In Uebereinstimmung hiermit fertigt das beikommende Regierungs-Departement die speciellen Briefportotaxen aus zwischen sämmtlichen Postämtern und Postwärtereien des Reichs.

§. 2.

Für die Beförderung von Briefen, die über ¾ Loth wiegen, steigt das Porto im Verhältniß zum Gewichte so, daß bezahlt wird für einen Brief, welcher wiegt

über ¾ Loth	bis 1 Loth	. .	1½	faches	Briefporto
= 1 =	= 1½ =	. .	2	=	=
= 1½ =	= 2 =	. .	2½	=	=

u. s. w. für jedes halbe Loth Mehrgewicht ein halbes Briefporto mehr.

§. 3.

Für die Beförderung von Briefen oder Packeten, in welchen Papiergeld eingeschlossen ist, wird bezahlt, außer dem gewöhnlichen Porto für den beifolgenden Brief nach §§. 1. und 2., für jede 50 Speciesthaler, welche der Brief oder das Packet enthält, die Hälfte von dem Porto für einen einfachen Brief. Beträge unter 50 Spthlr. werden für 50 Spthlr. voll gerechnet. Wird in einem Briefe Silbermünze unter dem Belaufe eines Spthlr. versendet,

---

2) Dieses neue Portogesetz ist, wie uns gemeldet wird, nur unter Widerspruch einiger weniger Abgeordneten des Bauernstandes, die davon Vermehrung anderer Staatsabgaben fürchteten, vom Storthing mit großer Stimmenmehrheit angenommen. Mit der Ausführung des neuen Gesetzes soll auch die weitläufige namentliche Kartirung bei der Expedition abgeschafft und die Bestellung der Briefe durch Briefträger als Regel gelten, während bis jetzt die Empfänger ihre Briefe von der Post abfordern mußten, zu welchem Zwecke sämmtliche Postkarten in den Posthäusern zur Durchsicht ausgehängt wurden.

Die Red.

for Mynten ikke efter Vægten, men som om Beløbet var fremsendt i Sedler.

§. 4.

Udenfor den i ovennævnte §§. bestemte Porto til Postkassen erlægges intet Indleverings- eller Udleveringsgebyhr eller Skriver- og Veierbenge til vedkommende Postmestere eller Postaabnere; derimod blive Bærepenge at erlægge i de Tilfælde og efter de Regler, som af Kongen bestemmes, hvilket ogsaa gjælder med Hensyn til Gebyhrer for Udførelse af visse Tjenester, som ydes de Corresponderende, og som disse ikke i Almindelighed benytte, som f. Ex. at give Beviis for Modtagelsen af Breve og andet deslige. Bærepengene skulle, naar de paabydes, erlægges af Modtagerne, og maae ikke overstige 1 Skilling for hvert Brev. For det Tab i Indægter, som vedkommende Postembedsmænd og Postbetjente lide derved, at de i Begyndelsen af denne §. nævnte Gebyhrer ikke længere af dem skulle oppebæres, skulle de erholde saadan Erstatning, at der af Statskassen aarlig udbetales hver af dem en Sum, der svarer til det Gjennemsnitsbeløb, som de nævnte Gebyhrer, nemlig Indleverings- og Udleveringsgebyhr, Skriver- og Veierpenge have udgjort i Aarene 1844 til 1848 inclusive. For de Postaabnerier, som, naar denne Lov træder i Kraft, endnu ikke maatte have bestaaet i 5 Aar, beregnes Gjennemsnitsbeløbet af den deres Indehavere tilkommende Erstatning efter det Tidsrum, hvori de have bestaaet. I Tilfælde af Vacance i et Postmesterembede eller i en Postbetjening, bestemmer Kongen midlertidig Embedets eller Bestillingens Indtægter, hvilke derefter undergives næste Storthings Revision.

§. 5.

Naar Correcturark forsendes aabne, alene omslagne med et Baand eller en Snor og forsynede med den nødvendige Addresse, betales for hvert Ark kun $\frac{1}{4}$ af Brevportoen for et enkelt Brev. Kongen bemyndiges derhos til at bestemme en vis Portomoderation for trykte Circulairer, trykte Anbefalingsbreve, trykte Priiscouranter, trykte Subscriptionsplaner og Prøvenummere af Aviser og Tidsskrifter, naar saadanne Sager sendes under Korsbaand samt ved Afsendelsen frankeres, og der paa dem intet Andet end Addressen er skrevet, hvilken Portomoderation skal bestemmes i Forhold til hver enkelt Forsendelses samlede Vægt.

so berechnet sich das Porto für die Münze, nicht nach dem Gewichte, sondern so, als ob der Belauf in Papiergeld versendet würde.

§. 4.

Außer dem in vorstehenden §§. bestimmten in die Postcasse fließenden Porto wird weder Einlieferungs- noch Auslieferungs-Gebühr, weder Schreib- noch Wägegeld an die beikommenden Postmeister oder Postwärter entrichtet; dagegen wird Bestellgeld erlegt in den Fällen und nach den Regeln, die vom Könige bestimmt werden. Dieses gilt auch in Betreff der Gebühren für Ausführung gewisser Dienste, welche den Correspondenten geleistet werden und welche diese nicht in allen Fällen benutzen, wie z. B. für Bescheinigung über den Empfang von Briefen und dergleichen. Das Bestellgeld, wo es angeordnet werden wird, ist von dem Empfänger zu entrichten und darf einen Schilling für jeden Brief nicht übersteigen. Für die Einbuße an Einkünften, welche die beikommenden Postbeamten und Postbediensteten dadurch erleiden, daß die im Anfange dieses §. genannten Gebühren nicht länger von ihnen dürfen erhoben werden, sollen sie insoweit Entschädigung erhalten, daß einem jeden von ihnen aus der Staatscasse jährlich eine Summe ausgezahlt wird, die dem Durchschnittsbetrage entspricht, welche die genannten Gebühren, nämlich Einlieferungs- und Auslieferungs-Gebühr, Schreib- und Wägegeld in den Jahren 1844 bis 1848 inclusive ausgemacht haben. Für die Postwärtereien, welche, wenn dieses Gesetz in Kraft tritt, noch nicht fünf Jahre mögen bestanden haben, wird der Durchschnittsbelauf der ihren Inhabern zukommenden Entschädigung nach dem Zeitraume berechnet, in welchem sie bestanden haben. Im Erledigungsfalle einer Postmeisterstelle oder einer Postbedienung bestimmt der König einstweilen die Einkünfte des Amts oder die Bedienung, welche darauf der Revision des nächsten Storthings unterliegen.

§. 5.

Wenn Correcturbogen versendet werden, die offen, blos mit einem Streifband oder einer Schnur umschlungen und mit der nothwendigen Adresse versehen sind, so wird für jeden Bogen nur $\frac{1}{4}$ von dem Briefporto für einen einfachen Brief bezahlt. Der König ist hierbei berechtiget, eine gewisse Portomoderation zu bestimmen für gedruckte Circulare, gedruckte Empfehlungsbriefe, gedruckte Preiscourante, gedruckte Subscriptionspläne und Probenummern von Zeitungen und Zeitschriften, wenn dergleichen Sachen unter Kreuzband versendet und bei der Aufgabe frankirt werden, auch darin nichts Anderes als die Adresse geschrieben sich vorfindet. Diese Portomoderation soll bemessen werden im Verhältniß zum Gesammtgewicht einer jeder einzelnen Sendung.

§. 6.

For Befordringen af Tidender og Tidsskrifter erlægges en i Forhold til deres Priis bestemt aarlig Betaling saaledes:

af de første 5 Spd., som de koste . . .	$\frac{1}{6}$ Deel
af de dernæst følgende 5 Spd.	$\frac{1}{12}$ —
af de dernæst følgende 5 Spd.	$\frac{1}{15}$ —
og af hvad de koste mere	$\frac{1}{18}$ —

For indenrigske Tidender og Tidsskrifter regnes denne Betaling efter deres Priis for Abonnenterne paa Udgivelsesstedet, for udenrigske efter den Priis, hvormed de betales paa nærmeste udenrigske Postcontoir, hvorfra de af det norske Postvæsen kunne forlanges hidsendte. For indenrigske og udenrigske Tidender og Tidsskrifter, hvis Udbredelse det ansees gavnligt at befordre, bemyndiges Kongen til at nedsætte den ovenbestemte Betaling, hvilken Nedsættelse kan af Kongen igjen tilbagekaldes.

Hvor stor Deel af Betalingen, der skal tilflyde Postkassen for Befordringen og hvor stor Deel vedkommende Postembedsmænd og Postbetjente for Distributionen samt for Betalingens Indfordring og Regnskabsførelsen derover, bestemmes af Kongen. Tidsskrifter, som kun udkomme fjerdingsaarviis, maanedsviis eller i Almindelighed med længere bestemt Mellemfrist end 1 Uge, besørges kun sendte med Posten, efterhaanden som Rummet i Postkufferten eller Væskerne tillader det.

§. 7.

Kongen bemyndiges til, forsaavidt angaaer Forsendelser mellem Norge og Udlandet, at foretage de Modificationer i de legale Portotarter og Vægtprogressioner, som maatte være nødvendige, for med fremmede Stater at kunne træffe Overeenskomst om Portoen for den gjensidige Befordring af Breve, Tidender og andet deslige.

§. 8.

Denne Lov træder i Kraft den 1ste Januar næste Aar. Fra den Tid ophæves Loven af 19de Januar 1837 om Betalingen for Breves, Tidenders og Tidsskrifters Befordring med Posterne."

Thi have Vi antaget og bekræftet, ligesom Vi herved antage og bekræfte denne Beslutning som Lov.

Givet i Malmø den 12te August 1848.

Under Vor Haand og Rigets Segl.

Oscar.

(L. S.)

Fredr. Due. Schouboe.

§. 6.

Für die Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften ist eine im Verhältniß zu deren Preis bestimmte jährliche Bezahlung zu erlegen, nämlich:

von den ersten 5 Spthlr., welche sie kosten . $\frac{1}{6}$,
von den zunächst folgenden 5 Spthlr. . . . $\frac{1}{12}$,
von den zunächst folgenden 5 Spthlr. . . . $\frac{1}{15}$
und von dem, was sie mehr kosten . . . . $\frac{1}{18}$.

Für inländische Zeitungen und Zeitschriften wird die Bezahlung nach deren Abonnementspreise am Verlagsorte berechnet, für ausländische aber nach dem Preise, womit sie bei dem nächsten auswärtigen Postamte bezahlt werden, von welchem das norwegische Postwesen die Hersendung verlangen kann. Dem Könige bleibt anheim gestellt, die oben bestimmte Bezahlung für inländische und ausländische Zeitungen und Zeitschriften zu ermäßigen, wenn es zu deren Verbreitung als nützlich erachtet wird; auch kann eine solche Ermäßigung vom Könige wieder zurückgenommen werden.

Wie viel von der Bezahlung der Postcasse für die Beförderung, und wie viel den beikommenden Postbeamten und Postbediensteten für die Distribution, für Einforderung der Bezahlung und Rechnungsführung zufließen soll, wird vom Könige bestimmt. Zeitschriften, welche nur vierteljährlich, monatlich oder überhaupt mit länger bestimmten Zwischenzeiten als eine Woche erscheinen, können nur mit den Posten nach und nach versendet werden, je nachdem es der Raum in den Postladen oder Felleisen zuläßt.

§. 7.

Dem Könige bleibt überlassen, in Betreff der Postversendungen zwischen Norwegen und dem Auslande diejenigen Modificationen in den gesetzmäßigen Portotaxen und Gewichtsprogressionen vorzunehmen, die nothwendig erscheinen, um mit fremden Staaten Uebereinkunft zu treffen über das Porto für gegenseitige Beförderung von Briefen, Zeitungen und dergleichen.

§. 8.

Dieses Gesetz tritt in Kraft den 1. Januar des nächsten Jahres. Von der Zeit an wird das Gesetz vom 19. Januar 1837 aufgehoben über die Bezahlung für Beförderung von Briefen, Zeitungen und Zeitschriften durch die Posten."

Demnach haben Wir angenommen und bekräftiget, gleichwie Wir hierdurch annehmen und bekräftigen diesen Beschluß als Gesetz.

Gegeben zu Malmoe, den 12. August 1848.

Unter Unserer Handzeichnung und des Reiches Siegel.

Oscar.
(L. S.)

Fredr. Due. Schouboe.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Oesterreich.

In dem Markte Arnfels, Marburger Kreises in Steyermark, trat eine selbstständige Briefsammlung in Wirksamkeit, welche sich mit Correspondenzen und kleineren Fahrpostsendungen befaßt und mittelst wöchentlich dreimaliger Botenpost mit der k. k. Briefsammlung in Bibnitz in Verbindung steht. — Eine Briefsammlung wurde ferner eingerichtet in dem Orte Plaß, Pilsener Kreises in Böhmen.

Vom 1. Octbr. ab ist die Portotaxe für die Correspondenz zwischen denjenigen Orten Oesterreichs einer Seits, und den Orten Preußens, Sachsens und Bayerns anderer Seits, welche nicht über 5 Meilen von einander entfernt sind, von 6 Kr. C. M. (7 Kr. rhein.) auf 3 Kr. C. M. (4 Kr. rhein.) für den einfachen Brief ermäßigt worden. Hinsichtlich der Gewichts-Progression bei dem Portosatze von 3 Kr. ist zu bemerken, daß für Briefe über $\frac{1}{2}$ bis 1 Loth incl. österr. Gew., das $1\frac{1}{2}$fache Briefporto mit 5 Kr. zu erheben ist.

Preußen.

Der im §. 20. des Portotax-Regulativs vom 18. December 1824 vorgeschriebene Frankirungszwang bei Absendung recommandirter Briefe ist vom 1. Octbr. 1848 ab aufgehoben[1]). Alle übrigen Vorschriften über die Versendung recommandirter Briefe bleiben in Kraft. Die Bezahlung der Recommandations-Gebühr hat in allen Fällen gleichzeitig mit dem Porto für den Brief zu erfolgen[2]).

Das General-Postamt hat die Vorschrift vom J. 1837, nach welcher die Postämter jährlich eine genaue Nachweisung 1) derjenigen Privat-Fuhrgelegenheiten, mit welchen im Bezirke des betr. Postamts zwischen bestimmten Orten, an festgesetzten Tagen und Stunden, Personen und Güter befördert werden, und 2) derjenigen Privat-Fuhrgelegenheiten, welche für genannte Zwecke, jedoch nicht an bestimmten Tagen, im Gange sind, einzureichen hatten, aufgehoben.

---

1) Allerhöchster Erlaß v. 25. Aug. 1848 (Ges.-S. St. 41. Nr. 3033).
2) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 15. Septbr. (Amts-Bl. d. k. Post-Departements. St. 45. Nr. 234).

Posterpeditionen sind eingerichtet worden: in Zaudiz, Reg.-Bez. Oppeln, Kreis Ratibor; in Camp, Reg.-Bez. Düsseldorf, Kreis Geldern; und in Schönwalde, an die Stelle der aufgehobenen Posterpedition in Hartmannsdorf. — Briefsammlungen wurden eingerichtet: in Lengwethen, Reg.-Bez. Gumbinnen, Kreis Ragnit; in Willkischken, Reg.-Bez. Gumbinnen, Kreis Tilsit; und in dem Dorfe Budwethen (Ostpreußen). — Die Postverwaltung in Treuenbrietzen ist in eine Posterpedition umgewandelt worden. — In St. Vith und in Borgholzhausen befinden sich vollständige Stationen, und in Gnadenfeld befindet sich eine Station für ordinaire Posten und Extraposten aus dem Orte. — Die Station bei der Posterpedition in Sendenhorst wurde aufgehoben.

Bayern.

Die vormalige Posterpedition in Leupoldstein ist wieder in Wirksamkeit, welche durch tägliche Karriolpostfahrten mit Gräfenberg und Pegnitz verbunden ist. — In dem an der Straßenscheide von Salzburg nach Laufen, Schönram und Teisendorf gelegenen Dorfe Freilassing, dem Sitze eines Hauptzollamtes, wurde eine Brief- und Fahrpost-Expedition ohne Poststall eingerichtet. — In Pörnbach wurde wieder eine Poststallhalterei errichtet, mit der Posterpedition zu Kusel eine Poststallhalterei vereinigt, und mit der Brief- und Fahrpost-Expedition zu Oberzell ein Poststall verbunden.

Würtemberg.

In dem Orte Altdorf (Weingarten), Oberamts Ravensburg, trat eine Posterpedition in Wirksamkeit, welche mittelst der täglich durchpassirenden beiden Stuttgart-Friedrichshafener Eilwagen und mittelst des Ravensburg-Memminger Eilwagens in Postverbindung gesetzt ist.

Hannover.

In dem an der Straße zwischen Werther und Melle gelegenen Orte Neuenkirchen wurde eine Post-Spedition eingerichtet.

Braunschweig.

In dem an der Straße zwischen Schöppenstedt und Hessen gelegenen Orte Groß-Winnigstedt trat eine Posterpedition in Wirksamkeit.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutschland.

Art. VIII. des „das Reich und die Reichsgewalt" betreffenden Entwurfes des Verfassungs-Ausschusses der National-Versammlung lautet:

§. 40. Die Reichsgewalt hat die Oberaufsicht über das Postwesen im deutschen Reich. Ihr steht die Gesetzgebung über die Organisation des Postwesens, über die Tarife, die Portotheilung und die Verhältnisse zwischen den einzelnen Postverwaltungen zu [1]).

§. 41. Postverträge mit ausländischen Postverwaltungen dürfen nur Seitens der Reichsgewalt geschlossen werden. Wo Reichspostverträge geschlossen werden, erlöschen die Verträge mit einzelnen deutschen Postverwaltungen [2]).

§. 42. Die Reichsgewalt hat die Befugniß, so weit es ihr nöthig scheint, das deutsche Postwesen für Rechnung des Reiches in Gemäßheit eines zu erlassenden Reichsgesetzes zu übernehmen, vorbehaltlich billiger Entschädigung wohlerworbener Privatrechte [3]).

§. 43. Die Reichsgewalt ist befugt, Telegraphenlinien anzulegen und die vorhandenen zu benutzen. Weitere Bestimmungen sind einem Reichsgesetz vorbehalten [4]).

Dagegen ist, wie wir aus bester Quelle erfahren, von dem Ausschusse für die Volkswirthschaft von der Mehrheit für den Entwurf der deutschen Reichsverfassung nachstehender §. beschlossen:

„Das Postwesen ist fortan Reichssache. Die neue Ordnung soll durch ein Reichsgesetz hergestellt werden."

während eine Minderheit die folgenden Bestimmungen beantragt:

„Das Postwesen im ganzen Umfange des Reiches, insbesondere die Postgesetzgebung und Verwaltung und die Verhandlungen darüber mit dem Auslande stehen ausschließlich dem Reiche zu.

---

1) Minoritätserachten. Statt dieses Paragraphen möge folgende Bestimmung aufgenommen werden: „Der Reichsgewalt steht die Befugniß zu, für das ganze Reich Gleichheit der Organisation des Postwesens und der Posttarife einzuführen und die Portotheilung unter den Einzelstaaten zu ordnen." (Scheller, Detmold, Mühlfeldt, v. Rotenhan.)

2) Minoritätserachten. Die Streichung dieses Paragraphen beantragen Scheller, Detmold, Mühlfeldt.

3) Minoritätserachten. Die Streichung der Worte „wohlerworbener Privatrechte" beantragen Scheller, Detmold, Mühlfeldt, Lassaulx, v. Rotenhan.

4) Minoritätserachten. Der zweite Satz wird dahin zu verändern beantragt: „Weitere Bestimmungen hierüber so wie über Benutzung von Telegraphen für den Privatverkehr sind einem Reichsgesetz vorbehalten." (Wigard, Blum, Schüler, Ahrens.)

Die Reichspost soll nur im Sinne der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs eingerichtet und verwaltet werden.

Die neue Ordnung und die Art des Ueberganges der Posten aus der seitherigen Verwaltung in die Hände des Reichs sollen durch ein besonderes Reichsgesetz bestimmt werden."

Wie uns ferner mitgetheilt wird, liegen dem Ausschusse für die Volkswirthschaft eine Anzahl Eingaben vor, welche, im Zusammenhange mit sonstigen Ursachen, vielleicht bald schon die Bearbeitung eines Reichspost-Gesetzes veranlassen können, dessen Entwurf dann einer sachverständigen Commission vorgelegt werden würde.

Dem von den Abgeordneten Mittermaier u. Droysen erstatteten Ausschuß-Bericht über die deutsche Reichsverfassung entnehmen wir nun Das, was sich auf das Postwesen bezieht:

„Art. VIII. §. 40—43. Als eine der besonders schwierigen Fragen durfte dem Ausschuß die über die Befugnisse der Reichsgewalt in Betreff des Postwesens erscheinen. Während von der einen Seite sich gerade hier eine völlige Centralisation zu empfehlen schien als die einzige Möglichkeit, das deutsche Postwesen auf den Punkt der Vollkommenheit zu bringen, der gefordert werden darf, erschienen anderer Seits die Schwierigkeiten, welche die Einrichtungen ausschließlicher Reichsposten mit sich führen müßten, so groß und am Ende der Vortheil einer solchen Umwandlung, namentlich auch für die untergeordneten Communicationen, so zweifelhaft, daß sich schließlich die Majorität des Ausschusses zu den Bestimmungen vereinigte, welche nun vorliegen. Auch hier schien es wohl gethan, sich an das Gegebene und an die schon eingeleiteten Versuche der Weiterbildung anzuschließen. Die Verständigungen, die auf dem Dresdner Postcongreß von 1847 Statt gefunden, bieten einen Anknüpfungspunkt dar, von dem aus leicht und sicher weiter zu schreiten sein wird, wenn der Reichsgewalt die Befugniß eingeräumt wird, durch ihre Gesetzgebung das Postwesen zu normiren, durch ihre Oberaufsicht über die Ausführung ihrer Anordnungen zu wachen. Namentlich schien es von Wichtigkeit der Reichsgesetzgebung neben der Feststellung der Tarife, die Bestimmung über die Portotheilung zu überweisen, die, so dringendes Bedürfniß es ist, sie zu vereinfachen, doch nur durch die Entscheidungen der Reichsautorität erreichbar zu sein scheint.

Der Ausschuß konnte sich indeß nicht verhehlen, daß es unter gewissen Voraussetzungen räthlich, ja nothwendig erscheinen könnte, das deutsche Postwesen theilweise oder ganz an das Reich zu nehmen. Es schien deshalb angemessen, diese Möglichkeit ausdrück-

lich offen zu halten (§. 42). Es drängte sich hierbei sofort die Frage auf, ob und in wie weit in solchem Falle Entschädigungen zu zahlen seien, Entschädigungen nicht für das Material des Postbetriebes, die sich von selbst verstehen, sondern für den Reinertrag, den die betreffenden Postverwaltungen abwerfen. Eine solche wurde allerdings von einer Minorität für nothwendig erachtet. Die Majorität dagegen war der Meinung, daß das Zurücknehmen des Postregales an das Reich, den einzelnen Staaten gegenüber, welche dasselbe hätten, doch nur als eine Modalität in der Besteuerung erscheinen könne, indem fortan die Bevölkerung der einzelnen Staaten um so viel weniger als die Post eintrage an das Reich und um so viel mehr an ihren Staat zu entrichten haben würden, — wobei natürlich die Voraussetzung bedingend war, daß die Posten aller einzelnen Staaten zu gleicher Zeit an das Reich überwiesen oder denen, die sie abgeben müßten, auf anderem Wege die entsprechende Erleichterung gegeben werden müßte.

Völlig anders verhält es sich mit der Thurn und Taxisschen Post; ihre Erträgnisse sind eine Besteuerung zu Gunsten einer Privatperson, die derselben allerdings vertragsmäßig zugesichert ist. In den betreffenden Berathungen des Ausschusses wurde die Ansicht laut, daß das Postwesen überhaupt sehr schädlicher Weise als Finanzquelle benutzt werde, daß es ein Hauptgesichtspunkt für die fernere Reichsgesetzgebung sein werde, die Tarife bis zu dem Punkte herabzusetzen, wo die Einnahmen nur die Kosten decken, daß also über kurz oder lang dem Fürsten von Thurn und Taxis seine Post nicht mehr zu dem dienen werde, wozu sie ihm übergeben sei. Zu einer andern Ansicht führte die Rücksicht auf die einmal gegebenen Verhältnisse; es schien gerecht, eine billige Entschädigung wohlerworbener Privatrechte, wie sie der Sachlage zur Zeit der Ablösung entsprechend sein wird, vorzubehalten; ein Ausdruck, mit dem der Ausschuß gemeint war, auch andere, namentlich in Oesterreich bestehende besondere Verhältnisse zu treffen.

Was endlich die Postverträge anlangt, so schien es in Rücksicht auf §. 10 nothwendig, ausdrücklich zu erwähnen, daß, wo deren neue abzuschließen seien, dieß nur durch die Reichsgewalt geschehen könne.

Auf einfache Weise schloß sich an das Postwesen der Paragraph über die Telegraphen. Die in demselben bezeichnete Befugnisse der Reichsgewalt ergaben sich aus der Natur der Sache."

Diesem lassen wir ferner folgen die „Motive zu dem Minoritätserachten über den vom Verfassungsausschusse vorgelegten Entwurf „„die Reichsgewalt"", soweit diese Erachten von den Mitgliedern des Ausschusses: Scheller, Detmold, Mühlfeld, und be-

ziehungsweise Lasaulx und v. Rotenhan unterzeichnet worden sind", soweit solche auf das Postwesen Bezug haben:

„Zum §. 40. Um die Einheit und Stärke Deutschland's zu fördern, kann nur wünschenswerth sein, daß die Organisation des Postwesens und das Porto durch ganz Deutschland gleich sei und der Streit über die Portotheilung unter den einzelnen Staaten auf einfache Weise geschlichtet werde.

Daher wird denn auch der Reichsgewalt die Befugniß beizulegen sein, für das ganze Reich eine Gleichheit der Organisation des Postwesens und der Posttarife einzuführen und die Portotheilung unter den Einzelnstaaten zu ordnen.

Damit ist für die Einheit Deutschland's in Hinsicht des Postwesens vollkommen gesorgt. Wenn nun der Entwurf des Verfassungsausschusses der Reichsgewalt noch die Oberaufsicht über das Postwesen und die Gesetzgebung über die Verhältnisse zwischen den einzelnen Postverwaltungen beilegen will, so geht er damit weiter als es zur Einheit Deutschland's erforderlich ist, und greift dadurch unnöthigerweise in die Rechte der Einzelnstaaten ein.

Dies hat den Antrag der Minorität veranlaßt, welcher sich unter dem §. 40 des Entwurfes abgedruckt findet.

Zum §. 41. Der erste Absatz des §. 41 des Entwurfes des Verfassungsausschusses ist offenbar aus der Ansicht des letzteren hervorgegangen, welche er in dem §. 9 niedergelegt hat, daß nämlich die deutschen Regierungen mit auswärtigen Staaten keine Verträge schließen sollen. Was sich dagegen einwenden läßt, hat die Minorität bereits in den Motiven zum §. 9 entwickelt.

Der zweite Absatz des §. 41 verstößt gegen die Regeln des Rechts. Verträge sind heilig zu halten; kein Theil kann ohne Zustimmung des andern davon abgehen; ein Vertrag, den einer der Paciscenten mit einem Dritten schließt, kann diesen Paciscenten nicht ermächtigen, den mit seinem Mitpaciscenten geschlossenen Vertrag als aufgehoben zu betrachten; ein Dritter, der einen Vertrag mit einem Paciscenten schließt, welcher über den nämlichen Gegenstand schon mit einem Andern gültig contrahirt hat, kann aus diesem Vertrage gegen diesen Andern kein Recht erwerben.

Diese Betrachtungen haben die Minorität bewogen, in dem unter §. 41 abgedruckten Erachten auf Streichung des Paragraphen anzutragen.

Zum §. 42. Wenn es die Einheit und Kraft Deutschland's erfordert, daß die Reichsgewalt das deutsche Postwesen ausschließlich in die Hand nehme; so werden die Einzelnstaaten dies Opfer der allgemeinen Wohlfahrt zu bringen haben. Leidet aber der einzelne Staat im Verhältniß zu einem andern einzelnen Staate darunter, so wird ihm zur Ausgleichung eine billige Entschädi-

gung ohne Ungerechtigkeit nicht verweigert werden können, was auch der Entwurf selbst schon im §. 19, bei den Festungen, welche zu Reichsfestungen erklärt werden, anerkannt hat. Daher ist denn die Pflicht zur Entschädigung nicht bloß auf wohlerworbenen Privatrechte, wie der §. 42 vorschlägt, zu beschränken.

Es wird deßhalb von der Minorität die Weglassung dieser Worte in dem unter dem §. 42 abgedruckten Erachten beantragt."

In Folge geschehener Aufforderung fand am 23. und 24. September in Erfurt eine Versammlung practischer Postbeamten aus verschiedenen Staaten Deutschlands statt, deren Mitglieder zum Theil Vertreter der sämmtlichen Postbeamten gewisser Städte waren. Zweck der Versammlung war, gegenseitig die Ansichten über die Mittel zur Herstellung einer Einheit im deutschen Postwesen auszutauschen. Nach längeren Verhandlungen gelangte man zu dem Endergebniß, daß zur möglichst vollständigen Erreichung dieses Zweckes unbedingt die Mitwirkung von Postbeamten, die dem practischen Postdienste wirklich angehören, erforderlich sei, und man vereinigte sich einstimmig, in einer Eingabe an die deutsche National-Versammlung sich dahin auszusprechen, daß die demnächst nothwendig werdenden Verhandlungen über das deutsche Postwesen nicht ohne die Zuziehung wirklich practischer Postbeamten aus allen Theilen Deutschlands vorgenommen werden möchten. Diese Petition, deren Gewährung gewiß nur zum Heile des Post-Institutes gereichen würde, wurde durch einen Abgeordneten aus der oben genannten Versammlung persönlich in Frankfurt übergeben.

Als eingegangen bei der National-Versammlung sind angezeigt:

Petition des allgemeinen Landwehr-Vereins für Breslau und Schlesien und dessen Zweig-Verein, die Reform des deutschen Postwesens betreffend, überreicht vom Abgeordneten Schlöffel.

Eingabe des Postinspectors Schottelius zu Braunschweig, womit derselbe mehre Exemplare einer von ihm verfaßten Druckschrift: „Zur deutschen Postfrage" übergiebt.

Eingabe einer zu Erfurt zusammengetretenen Anzahl practischer Postbeamten, die Centralisation des deutschen Postwesens betreffend, überreicht durch den Abgeordneten v. Reden.

Sämmtliche Eingaben sind dem Ausschuß für die Volkswirthschaft überwiesen worden.

Sachsen.

Im Königreiche Sachsen werden gegenwärtig nicht weniger als 8 verschiedene Eisenbahnen befahren, zusammen gegen 57 Meilen lang, nämlich: 1) Leipzig-Dresdener Bahn 15½ Meile; 2) sächsisch-bayerische Bahn, von Leipzig bis Reichenbach und Zwickau, 14 Meilen; 3) sächsisch-schlesische Bahn, von Dresden bis Görlitz, über 13¾ Meile; 4) Löbau-Zittauer Bahn 4½ Meile; 5) Chemnitz-Riesaer Bahn, von Chemnitz bis Limritz, 4 Meilen; 6) sächsisch-böhmische Bahn, von Dresden bis Pirna, 2½ Meile; 7) von Leipzig bis zur preußischen Grenze bei Schkeuditz, 1½ Meile; 8) von Röderau nach der preußischen Grenze in der Richtung auf Herzberg, als Theil der Jüterbog-Riesaer Bahn, 1½ Meile. Rechnet man aber die in Sachsen-Altenburg und Preußen liegenden Strecken der 2. und 3. Bahn ab, so blieben etwa 49½ Meilen übrig. Die Gesammtlänge der bis jetzt beschlossenen und auszuführenden sächsischen Bahnen beläuft sich auf circa 78 Meilen.

Schleswig-Holstein.

Nach einem Circulair der provisorischen Regierung ist der Verkehr der Herzogthümer Schleswig-Holstein mit dem Königreiche Dänemark bis weiter wieder gestattet. Die Postcomtoire werden autorisirt, nach dänischen Orten bestimmte Briefe und Zeitungen bis weiter wieder zur Versendung dahin anzunehmen. Da indessen eine Postverbindung zwischen den dänischen und den Grenz-Postämtern im Herzogthum Schleswig bis jetzt nicht hergestellt ist, so sind sämmtliche nach Dänemark bestimmte Postsendungen bis weiter über Lübeck zu befördern und müssen, wenn sie auf diesem Wege versendet werden sollen, bis Lübeck frankirt sein.

Bremen.

Zur Geschichte der Dampfschifffahrt zwischen Bremen und New-York. — Im Jahre 1845 wurde der Generalpostmeister der Vereinigten Staaten autorisirt, zu Submissionen für die Unternehmung einer directen Dampfschifffahrt zwischen New-York und einem der wichtigsten europäischen Hafenplätze, wozu Liverpool, Havre und Bremen in Vorschlag kamen, aufzufordern.

Der Senat in Bremen sendete zu dem Ende einen besondern Abgeordneten nach den Vereinigten Staaten, dem es gelang, daß man dort für die Wahl von Bremen als europäischen Ausgangspunkt sich entschied.

Zwischen einem Herrn E. Mills und dem genannten Generalpostmeister ward ein, auch vom Congreß genehmigter Vertrag

abgeschlossen, wodurch Ersterer die Verpflichtung übernahm, vier Dampfschiffe zum regelmäßigen Postdienst von New-York nach Bremen und umgekehrt mit Berührung des englischen Hafens Cows einzurichten und halbmonatliche Touren einzuhalten, dagegen aber für unentgeltliche Besorgung des Postdienstes eine jährliche Subvention von 400,000 Dollars zugesichert erhielt, vorbehältlich einer Minderung der letztern um 50,000 Dollars, wenn etwa die Schiffe einmal ums andere nur nach und von Havre, statt nach und von Bremen dirigirt würden. Dieser Vertrag sollte den 1. März 1847 in Wirksamkeit treten und vorläufig auf fünf Jahre gültig sein.

Unter Betheiligung des E. Mills trat eine Actiengesellschaft zur Ausführung dieses Unternehmens unter dem Namen

Ocean Steam Navigation Comp.

zusammen, welche das Anlagecapital zu 1,000,000 bis zu 1,200,000 Dollars berechnete.

Durch die eröffnete Actienzeichnung wurde nicht mehr als eine Summe von 191,000 Dollars gedeckt und deshalb die Unterstützung der deutschen Regierungen, besonders der Bremer, angerufen.

Abgesehen davon, daß die Urtheile Sachkundiger der Rentabilität der Unternehmung ein sehr günstiges Prognostikon stellten, so war es einleuchtend, daß für die deutsche Industrie es von besonderer Wichtigkeit sei, wenn eine directe Dampfschifffahrtsverbindung mit Nordamerika sich ihr eröffne.

Es fanden sich hierdurch die nachbenannten Regierungen bewogen, sich mit folgenden Beiträgen zu betheiligen, als:

Preußen	mit	100,000	Dollars,
Sachsen	=	20,000	=
Hannover	=	25,000	=
Baden	=	10,000	=
Hessen-Darmstadt	=	6,000	=
Nassau	=	2,600	=
Sachsen-Weimar	=	1,500	=
Sachsen-Coburg-Gotha	=	1,000	=
Sachsen-Meiningen	=	1,000	=
Sachsen-Altenburg	=	800	=
Oldenburg	=	10,000	=
Schwarzburg-Sondershausen	=	400	=
Schwarzburg-Rudolstadt	=	300	=
Reuß jüngerer Linie	=	500	=
Frankfurt	=	10,000	=
Bremen	=	100,000	=
		289,100	Dollars.

Die Einzahlung dieser Summe erfolgte unter Vermittelung des Bremer Senats in 20 verschiedenen Raten, davon die letzte am 5. April 1848 zu berichtigen war.

Großbritannien.

Der General-Postmeister hat folgende Bekanntmachung erlassen: Der General-Director der französischen Posten hat angezeigt, daß vom 1. Juli an die franz. Postpacketboote, welche von Marseille am 9., 19. und 29. jeden Monats nach der italienischen Küste abfahren, Genua und Messina berühren werden, sowol bei der Hin- als Heimfahrt. Alle Briefe nach Sicilien, welche aus dem Vereinigten Königreiche über Frankreich befördert werden, werden von Marseille mit diesen Schiffen versendet werden, wenn nicht eine andere Spedition verlangt ist; Briefe nach Sardinien aber sind für jetzt zu Lande zu befördern, falls nicht die besondere Bemerkung: „durch franz. Packetboot via Marseille" angegeben ist. Das Porto für Briefe nach Sicilien und Sardinien muß bei der Beförderung durch franz. Packetboote via Marseille im Voraus bezahlt werden und zwar bis zum Landungshafen. Die Sätze sind, einschließlich des englischen und ausländischen Portos, folgende: Unter $\frac{1}{4}$ Unze, 1 s. 3 d.; eine halbe Unze nicht überschreitend, 2 s. 1 d.; nicht über $\frac{3}{4}$ Unze, 3 s. 4 d.; nicht über 1 Unze, 4 s. 2 d.; über dieses Gewicht und unter $1\frac{1}{4}$ Unzen, 5 s. 10 d. — (Daily News.)

Dampfboote zwischen Liverpool und Kingstown. — In den Postrechnungen sind die gesammten Ausgaben für den Packetbootdienst im Jahre 1847 ersichtlich. Es geht daraus hervor, daß die Postpacketboote an den 6 Stationen netto 85,835 £ 14 s. 8 d. kosten. Von dieser Summe kommen 43,992 £ 6 s. 10 d. auf die 5 Packetboote zwischen Liverpool und Kingstown. Zieht man von dieser Summe 6708 £ 19 s. für Passagiergeld ꝛc. und 273 £ 13 s. 10 d. für verschiedene Einnahmen ab (in Summa 6982 £ 12 s. 10 d.), so ergiebt sich eine Mehrausgabe von nicht weniger als 37,000 £ 14 s. — Die Ausgaben (einschließlich 11,142 £ für die Werke und Kessel der Medusa und des Urgent) für Holzbau im Körper des Schiffes, für Masten, Segelstangen, Schiffsrüstung, Kohlen, Proviant und Ausbesserungen sind mit 28,041 £ berechnet; ferner mit 3234 £ 6 s. 2 d. für Gehalte und Löhne für die Parteien in den Uferetablissements und mit 11,398 £ 19 s. 9 d. für dergleichen an die Parteien, welche auf den Schiffen dienen. — Es giebt überhaupt 16 Postpacketboote zwischen Großbritannien und Irland, nämlich: 5 zwischen Liverpool und Kingstown; 4 zwischen Holyhead und Kingstown; 5 zwischen

Milford und Waterford und 2 zwischen Portpatrick und Donaghadee. — (Liverpool-Courier.)

In der Sitzung des Unterhauses vom 28. Juli interpellirte Hr. W. Brown wegen des amerikanischen Portos.

Lord Palmerston antwortete: es schiene ihm nicht rathsam, dem Hause die bezügliche Correspondenz jetzt vorzulegen, weil die Angelegenheit zwischen den beiden Gouvernements noch schwebend sei.

Hr. Gibson macht auf die Thatsache aufmerksam, daß das gegenwärtige Porto zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien sich während des Fortganges der Unterhandlungen verdoppelt hätte. Betrachtet man die große Anzahl Auswanderer, welche von unserm Lande nach den Vereinigten Staaten gehen und die große Correspondenz zwischen den armen Familien, so ist es unmöglich, für solche Briefe 2 s. zu fordern, was jetzt für jeden Brief zu bezahlen ist. Es lag in der Macht des Gouvernements, dieses doppelte Porto auch ohne Unterhandlung zu beseitigen.

Lord Palmerston bittet das Haus, die Darstellung seines verehrten Freundes als nicht zugestanden zu betrachten, denn das, was die Regierung Ihrer Majestät in Uebereinstimmung mit dem Gesetze hat geschehen lassen können, sei geschehen und die Rede seines geehrten Freundes beträfe eben nur die Gesammtfrage.

Der Diebstahl eines Briefträgers. — William Harvey, ein Briefträger in Croydon, wurde mit der Beschuldigung vor Hrn. Jardine in Bow-street gebracht, daß er einen Brief mit Geld gestohlen und eine Anzahl Zeitungen, die ihm zur Bestellung übergeben gewesen seien, versteckt hätte. — Hr. Peacock jun. war mit der Anklage, Hr. Wontner mit der Vertheidigung des Angeklagten beauftragt. — Es scheint, daß in Folge der vielfältigen Klagen der Bewohner von Croydon wegen der Verluste von Geldbriefen, Hr. Walter Centhorpe, einer der Präsidenten, durch den General-Postmeister bestimmt worden war, gezeichnete Geldmünzen in Briefe einzuschließen und an irgend welche Bewohner seines Ortes zu adressiren, um wo möglich den Dieb zu entdecken. In den Frühstunden des 14. Juli schloß er einverstandenermaßen ½ Sovereign und ein 4pennystück in einem Brief an Hrn. Fuller, Geldagenten, High street in Croydon „für Hrn. E. Collard," und hatte den Brief so aufgegeben, daß er in Croydon gleichzeitig mit dem Inspector der Briefträger, Hrn. Coll, ankam, als nun dieser Beamte den Verdächtigen in der Briefbestellung ansichtig wurde, veranlaßte er ihn, in das Postamt zurückzugehen und nach erhaltener Versicherung, daß der Ober-

briefträger den fraglichen Brief nicht mehr hätte, war derselbe in den Händen des Briefträgers; die Briefe, die in dem Besitz des Verdächtigen waren, wurden untersucht und es wurden sogleich gegen 150 andere mit entdeckt. Nun wurde die Wohnung des Angeklagten durchsucht und der Inspector machte eine weitere Entdeckung durch die Ueberreste fünf verschiedener Zeitungen, welche an Einwohner des Bezirks des Briefträgers adressirt waren und an dem nämlichen Tage hätten abgegeben werden sollen. Der Vertheidiger, Hr. Wontner, gab an, es läge hier Grund genug zu der vernünftigen Annahme vor, daß der vorgefundene Brief in der Eile des Geschäfts in den Besitz des Briefträgers gekommen sein könnte und in Betracht, daß er den Brief nicht erbrochen und den Inhalt nicht unterschlagen hätte, sowie daß er seit 14 Jahren im Dienste der Postanstalt stände, ohne daß sein Character im geringsten befleckt worden wäre, so wurde ihm aufgegeben, für sein übles Verhalten Caution zu stellen. — Hr. Jardine veranlaßte den Angeklagten, die Auflage wegen seiner Sicherheit dem Criminalhof zu übergeben. — (Observer.)

Die Zeitung „the Globe" theilt mit, daß am 17. Sept. im Posthause von London ein Diebstahl geschah. Es wurde ein mit Banknoten und Wechseln beschwerter Brief, im Werthe von £ 1000, zur Post gebracht, welcher aber die Adressaten, die Herren E. & J. B. Garston & Cp. in Liverpool nicht erreichen konnte, da derselbe dem Aufgeber während des Durchgehens des Posthauses gestohlen wurde.

Im Hause der Lords lenkte der Graf von Ellenborough die Aufmerksamkeit der Versammlung auf die in den Jahresrechnungen einzusehende Vermehrung und Verminderung der angestellten Personen, der Gehalte, Emolumente, Antheile und Ausgaben und sagt, nachdem er einzelne Kostenpunkte herausgehoben, daß dem Schatze eine Mehrausgabe von 1800 £ erwachsen wäre, ohne daß die Zahl der Behörden sich vermehrt habe; er bittet die Regierung um genügende Aufklärung.

Graf Grey bemerkt unter andern, es sei eine Aufklärung vorzüglich in Bezug auf die Vermehrung der Ausgaben beim Postdepartement nöthig.

Marquis von Clanricarde findet keine Veranlassung zu einem Tadel hinsichtlich der vergrößerten Ausgaben beim Postdepartement und giebt folgende Erklärung: Im Jahre 1845 war das Einkommen, ohne Berücksichtigung des Packetdienstes, £ 749,842; 1846 £ 825,112 und 1847 £ 984,496 (hört, hört). Folglich findet man 1846 im Vergleich mit 1845 eine Vermehrung der Einnahme von £ 75,270, und im Jahre 1847 gegen 1846 eine

Erhöhung der Einkünfte von £ 159,384 (hört, hört). Wollte er daher der Ansicht des edlen Grafen nachgehen, so würde er 1847 ein Recht gehabt haben, die Zahl der in den vorhergehenden Jahren gemachten Anstellungen zu verdoppeln; allein was ist die wahre Thatsache? Im Jahre 1846 betrug die Zahl der neuen Anstellungen beim Postwesen 1241, während sie im Jahre 1847 nur 1109 erreichte. Daher, weil das ganze Nettoeinkommen sich ziemlich verdoppelt hat, könnten nicht viel Personen mehr angestellt worden sein, als im vorhergehenden Jahre (hört, hört). Er habe nicht die Absicht, den kleinsten Tadel auf seinen Vorgänger zu werfen, und er erwähne nur eine Thatsache, um sich zu entlasten. Die große Zunahme der Briefe begann 1839—1840. Im Vergleich zu dem frühern Jahre ist im letztern die Zahl der Briefe um 169,000,000 Stück gestiegen und 1841 zeigt die Zunahme der Briefe gegen das vorhergehende Jahr die Zahl 196,000,000. Herr Rowland Hill wurde von seinem Amte entlassen, und es ist dabei bemerkenswerth, daß das Anwachsen der Briefe nicht mehr so groß als früher war, denn es fiel um 16 pCt. und blieb bis 1843 in diesem Verhältnisse. Nach dem Wiedereintritt R. Hills stieg die Zunahme der Briefe wieder. Im Jahre 1844 betrug die Zunahme 28 pCt. mehr als vor der Herabsetzung des Portos; 1846, 37 pCt. und 1847 war das Verhältniß gegen 30 pCt. Er sei im Rechte gewesen, zu erwähnen, daß 400 neue Personen angestellt worden wären bei den Annahmehäusern und 470 von der angegebenen Zahl seien Boten. Er wolle auch darlegen, daß in 1300 Dörfern Briefausgaben gegründet worden wären, wo früher eine solche Bequemlichkeit noch nicht existirt hätte (hört, hört). Er sei vollkommen einverstanden mit einer nothwendigen Sparsamkeit in dem Departement, dessen Präsident er sei, und es möge ihm zu sagen gestattet sein, daß viel bei Sachen erspart werden möchte, von denen es schwierig sein würde, sie vor das Publikum zu bringen (hört, hört). Während die Vermehrung im Geldanweisungsamte 12 pCt. betrug, stiegen die Kosten doch nur um 5 pCt. Es ist überall Sparsamkeit ausgeübt worden; eine vorzüglich wirksame ist in dem Magazine für Drucksachen und andern Aemtern eingeführt worden; es sei für ihn überflüssig, zu bemerken, daß das Schatzamt eine strenge Aufsicht über die Ausgaben beim Postwesen führe. Er habe unterlassen, zu erwähnen, daß eine sehr große Vermehrung bei den durch die Post beförderten Zeitungen eingetreten und daß dadurch nothwendig vermehrte Hülfe zu schaffen gewesen sei. Schließlich bemerkt der edle Marquis, er sei genug vorbereitet, um auf Verlangen in Bezug auf die Ausgaben beim Postwesen Auskunft zu ertheilen.

Lord Stanley, nachdem er sich über verschiedene andere Zweige ausgesprochen, findet die Erklärung des edlen Marquis

nicht zufriedenstellend. Im letzten Jahre hätte es eine Vermehrung der Beamten von 1200 Personen und dieses Jahr von nur 1100 gegeben; allein er schiene vergessen zu haben, daß die Gesammtvermehrung 23,000 Personen mehr zeige als zwei Jahre vorher. (Der Marquis von Clanricarde macht eine dem Berichterstatter unverständliche Bemerkung.) O, wenn der edle Marquis dabei versichert, daß dies durch eine entsprechende Zunahme der Posteinkünfte begleitet werde, sowie daß dem Publikum Bequemlichkeiten verschafft worden wären, so kann gewiß kein Einwand aufgefunden werden, wegen der Ausübung einer so schätzbaren väterlichen Fürsorge (hört und Gelächter.) — Der Redner geht zu einem andern Gegenstand über und die Sitzung wird hierauf bald geschlossen.

Frankreich.

Der Finanzminister, Hr. Goudchaux, nimmt in seinem Exposé zur neuen Anleihe den von der Postreform zu erwartenden Ausfall in den Posterträgnissen im 1. Jahre zu 8,000,000 Frcs. an.

In den ersten 6 Monaten des gegenwärtigen und vorigen Jahres betrugen die Posteinnahmen:

	1848.	1847.
für Briefe und Geldartikel:	25,045,000 Fr.	24,234,000 Fr.
" Personen der Mallepoſten:	740,000 "	983,000 "
" " bei Courierpoſten und Packetbooten	595,000 "	548,000 "
	26,380,000 Fr.	25,765,000 Fr.

(Moniteur.)

Belgien.

An die Stelle des zum Finanzminister ernannten Hrn. Frère-Orban berief der König Hrn. Rolin, früher Advocat und Gemeinderath in Gand zum Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im ersten Semester 1848 gaben die Posteinkünfte die Summe von 1,639,232 Fr. 21 Cent. — Im ersten Trimester des Jahres 1847 betrugen sie 1,773,708 Fr. 32 Cent.

Italien.

Auf Veranlassung der betr. Postbehörden wurde ein Versuch gemacht, um gewiß zu werden, in welcher Zeit die Entfernung zwischen Turin und Genua zurückgelegt werden könne. Ueber Albertville wurde die Reise mit einem zweispännigen Wagen und zwei Personen in 24 Stunden gemacht. Die Postverwaltung beabsichtigt eine directe Verbindung zwischen Turin und Genua her-

zustellen zur Beförderung der Posten von Paris, wodurch die Verbindung mit Paris in 56 bis 60 Stunden erlangt wird; das ist eine Ersparniß von 30 Stunden gegen die Beförderung auf der gewöhnlichen Route.

Rußland.

Das Gouvernements-Postcomptoir zu Riga macht bekannt, daß „die Stunden, in denen sonst Briefe daselbst empfangen werden, verlegt sind. Und zwar werden dieselben jetzt, anstatt wie früher von 9—12, von 8—11 Uhr in Empfang genommen." Nachmittags scheint also gar keine Brief-Annahme stattzufinden.

Moldau und Walachei.

Die Bedürfnisse des Staates sind für die Moldau nach dem Reglement auf 5,642,776 Piaster festgestellt, worunter sich 350,000 Piaster zur Unterhaltung von 1000 Postpferden und den erforderlichen Postillons befinden. Das Postporto bringt dagegen nur 5000 Piaster ein. Die Posten stehen unter dem Finanzministerium.

V. Personal-Nachrichten.

Oesterreich. — Der k. k. Rath u. Oberpostverwalter zu Prag, Joseph Brandl, wurde unter Bezeigung der allerhöchsten Zufriedenheit mit seiner Dienstleistung in den Ruhestand versetzt.

Preußen. — Dem Geheimen Postrathe und Kammerherrn von der Gröben ist die nachgesuchte Entlassung aus der Stellung als Geheimer Postrath in Gnaden ertheilt worden.

Bayern. — Die bisherigen Assessoren bei der Generalverwaltung der königlichen Posten u. Eisenbahnen, Vincenz Waldmann u. Adolph Nobiling, sind zu Ober-Post- u. Eisenbahn-Räthen befördert u. dem nunmehrigen ersten Assessor dieser Centralstelle, Max Joseph Escherich, der Titel eines Ober-Post- u. Eisenbahn-Rathes verliehen worden.

Würtemberg. — Dem Postcommissär Landauer in Stuttgart ist die erledigte Ober-Postmeisterstelle in Ulm übertragen worden.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Die Postverfassung des Königreichs Sachsen.

Cap. I.

Ueber die organische Einrichtung des Postwesens.

§. 1. Das Postwesen ein Regal.

Das Postwesen ist ein in der Landeshoheit begründetes Regal [1]). Das Postregal im Königreiche Sachsen wird von der Staatsregierung selbst in Ausübung gebracht.

§. 2. Umfang des königlich sächsischen Postbezirks.

Seit dem 1. August 1847 ist, unbeschadet der herzoglich sachsen-altenburg'schen Souverainetätsrechte, die Ausübung des Postregals, mit allen darin begriffenen Rechten und Pflichten und einschließlich des der Postanstalt zustehenden Vertriebs von Zeitschriften und Zeitungen, in den gesammten herzoglich sachsen-altenburg'schen Landen und daher sowol in dem Altenburg'schen, als dem Saal-Eisenberg'schen Kreise, auf die Dauer von 25 Jahren, der Krone Sachsen unter den in einem unterm 2. Juli 1844 abgeschlossenen Staatsvertrage [2]) festgesetzten Bedingungen überlassen. Die für das Postwesen im Königreiche Sachsen geltenden gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen, soweit solche nicht mit der übrigen Gesetzgebung des Herzogthums Sachsen-Altenburg in Widerspruch treten, leiden auch daselbst allenthalben Anwendung.

Die königlich sächsische Postverwaltung erstreckt sich demnach zur Zeit auf das Königreich Sachsen selbst und auf das ganze

---

1) Post-Ordn. v. 24. Septbr. 1677 (Cod. Aug. T. II. S. 1003) u. Post-Ordn. v. 30. April 1661 (a. a. O. S. 1001), wo es heißt: „Daß Wir Unsern Postmeister zu Leipzig Christoph Mühlbachen die Uffsicht dieses Uns zustehenden hohen Regals und Postwesens, welcher Orte und Ende Wir dessen befugt, gnädigst aufgetragen."

2) Ges.- u. Verordnungsbl. f. d. Königreich Sachsen v. J. 1847, St. 10. Nr. 44 u. herzogl. sachs.-altenburg. Gesetzs. v. 1847, S. 51. Auch abgedruckt in Hüttner's Beiträgen zur Kenntniß des deutschen Postwesens v. J. 1847, 4. Heft, S. 59—64.

Herzogthum Sachsen-Altenburg, nachdem die vor der Abtretung eines Theils von dem Königreiche Sachsen und interimistisch noch bis zum 1. Juli 1816

in den fürstlich reußischen Landen

zu Gera und Schleitz,

im Herzogthume Sachsen-Coburg

zu Pösneck, Saalfeld und Gräfenthal,

in den schwarzburg'schen Landen

zu Rudolstadt, Königsee, Frankenhausen, Sondershausen u. Greußen,

im Herzogthume Sachsen-Weimar

zu Weimar, Buttelstädt, Ilmenau und Allstädt,

in Folge besonderer Verträge oder alten Herkommens bestandenen königlich sächsischen Postanstalten cessirt haben[3]). Das herzoglich altenburg'sche Postwesen zu Altenburg, Gößnitz und Ronneburg verwaltete Sachsen nur bis zum Jahre 1784. Von dieser Zeit an übernahm die Kammer in Altenburg ihre Posten bis zum Jahre 1817 für ihre eigene Rechnung, worauf sie dem Fürsten von Thurn und Taxis übertragen wurden.

§. 3. Dependenz des Postwesens.

Das königlich sächsische Postwesen gehört zum Ressort des Finanz-Ministerii[4]), bei welchem es in der ersten Abtheilung zur Berathung kommt. Die unmittelbare Leitung des Postwesens und die Aufsicht über dasselbe steht der Ober-Postdirection in Leipzig zu. Nächstdem sind auch die Amtshauptleute befugt und verpflichtet, wenn dieselben bei den königlichen Posten Ungebührnisse, namentlich Saumseligkeit in Beförderung der Reisenden oder ein, die Sicherheit der letztern gefährdendes Verfahren wahrnehmen, die dabei Betheiligten unmittelbar zurecht zu weisen und die sofortige Abstellung des gerügten Ungebührnisses zu veranlassen. Dieselben haben jedoch von derartigen Vorfällen die Ober-Postdirection in Kenntniß zu setzen[5]).

Die Posteinkünfte gehören zum Staatsgute[6]) und fließen durch die Hauptpostcasse zu Leipzig in die Finanz-Central-Casse

---

3) Vergl.: C. Heinr. v. Römer, Staatsrecht des Churfürstenthums Sachsen. Th. II. S. 314. (Halle, 1788) u. Chr. Ernst Weiße, Lehrbuch des k. s. Staatsrechts. Th. III. §. 349. S. 505. (Leipzig, 1827.)

4) Verordn. vom 7. Novbr. 1831, §. 4. B. u. §. 11. (Ges.-Samml. St. 46. Nr. 70. S. 326 u. 335.)

5) Revidirte Gen.-Instr. f. d. Amtshauptleute v. 27. Septbr. 1842, §. 29. (Ges.- u. V.-Bl. St. 17. S. 185.) — Vergl. a.: Instr. f. den Amtshauptmann in der Oberlausitz v. 12. März 1821, §. 18. (Ges.-S. St. 4. Nr. 8. S. 32.)

6) Verfassungsurkunde vom 4. Septbr. 1831, Abschn. 2. §. 16. (Ges.-S. St. 40. Nr. 61. S. 244.)

[die vormalige Rentkammer[7])] zu Dresden[8]). Das Haupt-Post-Rechnungswerk wird von der ersten Finanz-Rechnungs-Expedition geprüft, zu welcher die abzulegenden Rechnungen nach einer Frist von 6 Monaten von der Hauptpostcasse einzusenden sind[9]).

Anmerkung. Das Postwesen war, zufolge des Art. 2. der Postordnung vom Jahre 1713, ehedem zunächst an das Kammer-Collegium gewiesen, über dessen Geschäftskreis und Verhältnisse die Declaration vom 13. August 1670. (Cod. Aug. T. I. S. 1147.) und der Befehl vom 1. März 1693. (a. a. O. S. 1329.) Auskunft geben. Durch das Mandat vom 7. Nov. 1782. (Cod. Aug. T. II. S. 39.), in der Oberlausitz publicirt mittelst Ober-Amts-Patents v. 22. dess. M. u. J. (a. a. O. C. II. T. III. S. 659.) wurde jedoch dasselbe nebst der General-Haupt-Casse und dem Cammer- und Berg-Collegio, mit dem December 1782 aufgelöst und diese Collegia unter dem Namen des Geheimen Finanz-Collegii vereinigt, an dessen Stelle das jetzige Finanz-Ministerium getreten ist. — Nach der Post-Ordnung vom J. 1661 sollte die einzige höchste Behörde in Postsachen das Geheime Concilium sein. Man vergl. hierüber auch einen spätern Befehl vom 21. Aug. 1711. (Cod. Aug. T. II. S. 1012.)

§. 4. Die Ober-Postdirection als Aufsichts- und Mittelbehörde.

Die Ober-Postdirection zu Leipzig übt die Dienst- und Disciplinargewalt über die bei dem Ober-Postamte zu Leipzig, dem Hofpostamte zu Dresden, den sämmtlichen Postämtern, Posterpeditionen und Posthaltereien Angestellten aus[10]), und bildet für die beim Postwesen vorkommenden Administrativstraffachen und in den, gegen die ihr untergebenen höhern und niedern Postbeamten wegen Dienstvergehungen anhängig werdenden Disciplinarstraffachen, die erste Instanz. Dieselbe führt die Untersuchung gegen Angeschuldigte, fällt das erste Erkenntniß und vollstreckt die Entscheidung[11]). Derselben steht die Befugniß zu, wegen Vernehmungen und Abhörungen der außerhalb des Leipziger Kreisamtsbezirks sich aufhaltenden Angeschuldigten, Zeugen und anderer Personen, ferner wegen Anstellung von Localerörterungen, die competenten Verwaltungs-Obrigkeiten, namentlich die Justizämter und Patrimonialgerichte, ingleichen die Stadträthe, zu requiriren, welche

7) Bek. vom 25. Novbr. 1831. (Leipz. Zeitg. Nr. 284.)

8) Anweisung für sämmtliche dem königl. sächs. Geheimen Finanz-Collegio untergebenen Rechnungsführer u. Pachter, vom 18. Jan. 1817, §. 1. (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 53.)

9) a. a. O. Anlage 3. (ibid. S. 65.)

10) Regulativ v. 10. Juli 1783. (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 553.)

11) Verordn. des Fin.-Minist. v. 7. Debr. 1835, §. 2. u. 5. (Ges.- u. V.-Bl. St. 29. Nr 121. S. 641.)

verpflichtet sind, den an sie gelangenden Requisitionen Gnüge zu leisten[12]).

Auf Recurse entscheidet das Finanzministerium (bezüglich des Altenburgischen Postwesens das geheime Ministerium in Altenburg) in zweiter Instanz, nach Maaßgabe der Bestimmungen §§is 18. und 40. des Gesetzes über das Administrativjustizverfahren vom 30. Januar 1835 (Gesetz- u. Verordn.-Blatt St. 3. Nr. 20. D. S. 92. und 96.), bei dessen Erkenntnissen es in Disciplinarstrafsachen zu bewenden hat[13]).

Bei Dienstverbrechen gebührt der Ober-Postdirection die vorläufige summarische Untersuchung, die Beschlußnahme über Abgabe an die, nach dem Gesetze vom 28. Januar 1835 C. über privilegirte Gerichtsstände, §. 11. Nr. 1. (Ges.- u. Verordn.-Blatt St. 3. Nr. 19. S. 77.) als competent zu betrachtende, Gerichtsbehörde, die Ergreifung der erforderlichen Sicherheitsmaaßregeln gegen die Flucht des Verbrechers und Gefährdung des fiscalischen Eigenthums, sowie die Concurrenz bei der Untersuchungsführung vor der Justizbehörde in derselben Maaße, wie hierüber allenthalben das Gesetz über das Untersuchungsverfahren gegen Uebertretung der gesetzlichen Vorschriften in Sachen der indirecten Abgaben vom 27. Decbr. 1833 §§is 222. bis mit 226. (Sammlung d. Ges. u. Verordn. St. 23. Nr. 73. S. 560. f.)[14]) verord-

---

12) a. a. O. §. 3.

13) a. a. O. §. 4. u. 6.

14) Diese §§. lauten:

§. 222. 1) Competenz der Königlichen Justizämter.

Wird ein Beamter, Unterbeamter oder Unterofficiant eines Dienstverbrechens angeklagt, so gebührt jedenfalls der nächstvorgesetzten Dienstbehörde die vorläufige, summarische Untersuchung. Ergäbe sich durch letztere nicht sofort, entweder die unzubezweifelnde Unschuld des Angeklagten, oder daß nur ein Dienstvergehen vorliege, so hat die untersuchende Behörde an die ihr zunächst vorgesetzte Behörde unverzüglich, mit Beifügung der Acten, Bericht zu erstatten. Letztere wird hierauf Abgabe der Sache an das königliche Bezirks-Justizamt und, nach Befinden, Suspension oder Arretur des Beschuldigten, und interimistische Verwaltung der Stelle anordnen. Geht diese Verordnung von der Mittelbehörde aus, so ist die getroffene Verfügung dem Finanz-Ministerium berichtlich anzuzeigen.

§. 223. 2) Arretirung des Angeschuldigten.

Ist der eines Verbrechens beschuldigte Diener der Flucht verdächtig, so soll die ihm zunächst vorgesetzte Behörde befugt sein, unerwartet höherer Anordnung, die Festnehmung des Inculpaten durch das deshalb zu requirirende königliche Bezirks-Justizamt oder die Orts-Polizeibehörde einzuleiten.

§. 224. 3) Mittheilung der Acten über die vorläufige summarische Untersuchung an das betroffene Justizamt.

Dem königlichen Bezirks-Justizamte, welches die ordentliche Untersuchung führt, sind die, über die vorläufige summarische Untersuchung ergangenen, Acten von der Verwaltungs-Behörde jedesmal mitzutheilen.

net[15]). Wenn wegen Geldstrafen oder andern Leistungen die Hülfsvollstreckung in bewegliche oder unbewegliche Sachen, in Forderungen oder andere Rechte geschehen soll, und wenn Gefängnißstrafen zu vollstrecken sind, werden die Justizbehörden von der Ober-Postdirection angegangen, deren Anträgen in diesem Betreffe unweigerlich statt zu geben ist[16]).

Wegen aller andern Angelegenheiten, welche das Postwesen und den aufhabenden Dienst nicht betreffen, gelten die durch das Gesetz über privilegirte Gerichtsstände vom 28. Januar 1835 (Ges.- u. Verordn.-Bl. St. 3. Nr. 19. S. 75—87.) gegebenen allgemeinen Vorschriften, und was den Gerichtsstand der Poststaatsdiener in den schönburg'schen Receßherrschaften insbesondere anbetrifft, die in der Verordnung des Minist. der Justiz v. 10. Juni 1843 (a. a. O. St. 6. Nr. 25.) getroffenen Bestimmungen[17]).

Das ehedem der Ober-Postbehörde gebührende Recht, die Untersuchungen der Verbrechen der bei ihr Angestellten oder ihr Untergebenen, ingleichen die Untersuchungen wegen gewisser mit den von ihr ressortirenden Gegenständen in Verbindung stehenden Verbrechen, z. B. der Postdiebstähle, der Beraubung der Post, ingleichen bei Excessen gegen Postofficianten in ihrem aufhabendem Dienste, wenngleich der Inculpat sonst einem andern Gerichtsstande unterworfen war, zu leiten[18]), ist weggefallen und auf die Justizbehörden übergegangen[19]).

---

§. 225. 4) Concurrenz der vorgesetzten Dienstbehörde bei Führung der Untersuchung vor den königlichen Justizämtern.

Bei Untersuchungsführungen vor den Justizämtern wegen solcher Dienstverbrechen, bei denen die, dem Verwaltungszweige, in welchem Inculpat angestellt ist, eigenthümlichen Kassen- und Rechnungs- oder sonstigen Dienst-Verhältnisse auf die Erörterung des Thatbestandes und Entscheidung der Sache von Einfluß sind, soll, nach dem Ermessen der höchsten Justizbehörde, die dem Beschuldigten vorgesetzte Verwaltungsbehörde in der Maße concurriren, daß solche den Vernehmungen, Zeugenverhören und Confrontationen persönlich beizuwohnen und über alle, dem Untersuchungsrichter unbekannte, Verhältnisse sofort die nöthigen Erläuterungen zu geben, befugt und verbunden ist.

§. 226. 5) Mittheilung der Urthel an die Verwaltungsbehörden.

Die Justizbehörde hat die in der Sache gesprochenen Urthel binnen acht Tagen, von der Publication an gerechnet, der Verwaltungsbehörde, welche dem Inculpat zunächst vorgesetzt ist, abschriftlich mitzutheilen.

15) Angef. Verordn. d. Fin.-Minist. v. 7. Dec. 1835, §. 7.

16) Rescr. vom 3. Octbr. 1765 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1722.) u. Gesetz über Competenzverhältnisse zwischen Justiz- und Verwaltungsbehörden v. 28. Januar 1835, §. 3—5. (Ges.- u. Verordn.-Bl. St. 3. Nr. 17. S. 55. u. 56.)

17) Vergl. auch: Postordnung v. J. 1713 §. 2. und Regulativ v. 10. Juli 1783, §. 2. (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 553.)

18) Regulativ zu Entscheidung der über den 2. §. der Postordn. v. J. 1713 zeither vorgekommenen Zweifel; v. 10. Juli 1783, §. 4. (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 553., bezüglich der Oberlausitz: ibid. T. III. S. 59.)

19) Gesetz über Competenzverhältnisse zwischen Justiz- u. Verwaltungsbehörden, v. 28. Jan. 1835, §. 19. sub 2. (Ges.- u. V.-Bl. St. 3. Nr. 17. S. 59.)

Auch die in der Postordnung v. 27. Juli 1713 §. 2. (Cod. Aug. T. II. S. 1047.) enthaltene Bestimmung, daß die Untersuchung gewisser, auf öffentlichen Landstraßen verübter Verbrechen den Justizämtern vorbehalten war, auch wenn ihnen die peinliche Gerichtsbarkeit auf selbigen nicht zustand, ist aufgehoben[20]), und es gilt in dieser Hinsicht der allgemeine Grundsatz, daß dasjenige Gericht, welchem die peinliche Gerichtsbarkeit an dem Orte, wo das Verbrechen verübt worden ist, zusteht, befugt und verpflichtet ist, die diesfallsige Untersuchung zu führen[21]).

§. 5. Die Ober-Postdirection als Prüfungsbehörde.

Bei der Ober-Postdirection finden auch die Prüfungen derjenigen Individuen, welche sich dem Postwesen widmen wollen und deshalb den Acceß bei einer Postanstalt des Landes nachsuchen, sowie derjenigen Privatpostschreiber statt, welche ihre Anwartschaft auf Anstellung im Staatspostdienste begründen wollen. Anmeldungen zu diesen Prüfungen, welche alljährlich in den Monaten Juni und November unentgeldlich abgehalten werden, sind stets spätestens 14 Tage vor gedachten Monaten bei der Ober-Postdirection einzureichen, resp. unter Beifügung glaubwürdiger Zeugnisse über die sittliche Aufführung, Fähigkeiten und erforderlichen Schulkenntnisse, über das bereits zurückgelegte Alter von 18 Jahren, und darüber, daß ohne einige Unterstützung aus der Postcasse bis zu einer Anstellung mit Gehalt im Staatsdienste, der nothwendige Unterhalt bestritten werden könne.

Die erste Prüfung, welche zur Erlangung der Bewilligung des Accesses beim Postwesen zu bestehen ist, wird auf die Handschrift, die Rechtschreibung der deutschen Sprache, die Anfangsgründe der Mathematik, insbesondere auf das practische Rechnen, die Erdbeschreibung, den deutschen Styl, und wenigstens die Anfangsgründe der lateinischen und französischen Sprache gerichtet. Ueber das Ergebniß dieser Prüfung wird ein Protokoll geführt und ein Zeugniß ausgestellt.

Im Fall der zu Prüfende die erforderlichen Kenntnisse noch nicht dargelegt hat, kann, auf sein Ansuchen und nach Ermessen der Ober-Postdirection, die Prüfung nach Ablauf eines Jahres zum zweiten, und im Fall er auch in dieser nicht hinreichend be-

---

20) Verordn. der Landesregierung, den Gerichtsstand in Criminalsachen betr.; v. 7. Jan. 1820, §. 8. (Ges.-S. St. 3. Nr. 5. S. 9.)

21) a. a. O. §. 1. Vergl. hiermit: Verordn. der Landesregierung, den Gerichtsstand der unter geistlicher Jurisdiction verübten Verbrechen betr.; v. 6. Febr. 1828 (Ges.-S. St. 6. Nr. 10. S. 19.), wornach, wenn das Verbrechen an einem Orte, der unter geistlicher Jurisdiction steht, verübt worden ist, dann die Untersuchung dem königlichen Bezirks-Justizamte zusteht.

ſtanden hätte, nach Ablauf eines anderweiten Jahres, zum dritten, jedoch letzten Male, wiederholt werden.

Nur diejenigen, welche ſich durch ein Prüfungszeugniß darüber ausweiſen können, daß ſie die vorſchriftmäßige Prüfung in Betreff der erforderlichen Schulkenntniſſe vor der Ober-Poſtdirection beſtanden haben, ſollen von den Vorſtänden der Poſtämter und Poſterpeditionen, welche Staatsdiener im Sinne des Staatsdienergeſetzes ſind, als Privatpoſtſchreiber angenommen werden.

Nach der erfolgten Annahme eines Individuum als Privatpoſtſchreiber oder Hülfsſchreiber, auch wenn ſolcher eine Prüfung nicht zu beſtehen hat, hat jeder Poſtmeiſter, Poſtverwalter oder Poſthalter der Ober-Poſtdirection ſolches anzuzeigen und dabei den Vor- und Zunamen, den Geburtsort und das Geburtsjahr des Angenommenen, den Namen, Stand und Wohnort des Vaters deſſelben, ſowie, wenn der erſtere bereits als Poſtacceſſiſt oder als Privatpoſtſchreiber fungirt hat, die Poſtanſtalt, wo ſolches geſchehen, anzugeben, auch die beigebrachten Schul- und Dienſtzeugniſſe deſſelben im Originale beizufügen. Ein bereits bei einer Poſtanſtalt gedient habender Privatpoſtſchreiber darf, ohne vorherige Beibringung eines günſtigen Zeugniſſes ſeines bisherigen Dienſtprincipals, von dem Vorſtande einer andern Poſtanſtalt nicht in Dienſt genommen werden.

Sofort nach dem Abgange eines Privatpoſtſchreibers, Hülfsſchreibers oder Poſtacceſſiſten hat der Dienſtherr, wenn der Abgang nicht durch die Ober-Poſtdirection ſelbſt veranlaßt worden iſt, davon Anzeige an dieſelbe zu machen, unter Angabe der Zeit und der Urſache der Entlaſſung, ſowie unter Hinzufügung eines möglichſt gründlich abzugebenden Urtheils über das ſittliche und dienſtliche Verhalten und über den Grad der Befähigung und Brauchbarkeit des Abgegangenen[22]) und ob derſelbe bei der ihm anvertraut geweſenen Führung einzelner Caſſen und Rechnungen, ſowie in allen anderen Beziehungen ſeines Dienſtes ſich ſtets treu, redlich, pünktlich und zuverläſſig gezeigt habe[23]).

Die zweite Prüfung, welcher ſich die um eine Anſtellung im Staatspoſtdienſte ſich bewerbende Privatpoſtſchreiber zu unterwerfen haben, bezieht ſich nicht nur wiederholt auf die oberwähnten Schulkenntniſſe, ſondern auch auf den practiſchen Poſtdienſt, auf das Poſttax- und Speditionsweſen, auf den Zuſammenhang der Poſtcourſe im Innern des Landes und mit dem Auslande, auf die Beſtimmungen der Poſtverträge mit auswärtigen Staaten, auf die

---

22) Verordn. d. Ober-Poſtamts v. 7. Aug. u. 28. Octbr. 1841. (Poſt-V.-Bl. St. 3. Nr. 11. u. St. 6. Nr. 20.)

23) Verordn. d. Ober-Poſtdir. v. 14. Septbr. 1848. (a. a. O. St. 17. Nr. 486.)

Postverfassung und Postgesetzgebung, auf die Anwendung allgemeiner Postgesetze auf specielle Fälle, auf Anfertigung von Relationen aus Acten, mit Beifügung eines Gutachtens über den gegebenen Fall, auf Abfassung von Protokollen u. s. w.

Ueber das Ergebniß dieser zweiten Prüfung wird dem Geprüften ebenfalls ein Prüfungszeugniß ausgestellt, welches zu der Bewerbung um Anstellung im Staatspostdienste erforderlich ist. Zur Anstellung als königlicher Postschreiber können sich nur solche Privatpostschreiber melden, welche bereits das zweite Posteramen, in Bezug auf gründliche Postkenntnisse, bestanden haben.

Das Prüfungs-Zeugniß und nächstdem die Dauer des Privatdienstverhältnisses beim Postwesen begründet das von der Ober-Postdirection zum Finanz-Ministerio abzustattende Gutachten über die zu bewirkende Besetzung einer Stelle[24]).

§. 6. Zusammensetzung der Ober-Postdirection und Geschäftsgang bei derselben.

Die Ober-Postdirection hat ihren Sitz zu Leipzig und besteht aus einem Ober-Postdirector und vier Ober-Posträthen, denen zur Zeit ein Ober-Postcommissar beigegeben ist, mit einer aus einem expedirenden Ober-Postsecretair, einem Ober-Postregistrator, einigen Canzlisten und einem Aufwärter bestehenden Canzlei.

Die regelmäßigen Sitzungen der Ober-Postdirection finden Dienstags, Donnerstags und Sonnabends Vormittags von 10 bis 1 Uhr statt.

Der Geschäftsgang bei derselben ist collegialisch. Mittelpunkt der Geschäfte ist der Ober-Postdirector, welcher dieselben unter die Mitglieder vertheilt.

Die von den Postanstalten an die Ober-Postdirection gelangenden Berichte, Gesuche und andere Eingaben werden an die Behörde selbst, welche mit dem bestimmten Artikel „die" anzureden ist, gerichtet. Einer Submissionsformel bedarf es zu Bezeichnung ihres bestehenden höheren Verhältnisses nicht. Auch ist die Vorschrift, nach welcher der Ober-Postdirection als Mittelbehörde von Seiten der als untere Instanzen in Justiz- und Verwaltungssachen anzusehenden Behörden, sowie von Privaten ohne Unterschied, das Prädicat „Hoch" zu ertheilen war[25]), aufgehoben und ist

---

24) Verordn. d. Finanz-Minist. vom 16. Juli 1835, conf. Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 27. Juli u. Bek. dess. vom 31. Juli 1835 in der Leipz. Ztg. Nr. 184. Verordn. d. Fin.-Min. v. 19. Octbr. 1841, conf. Verordn. d. O.-P.-Amts v. 28. Octbr. (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 20.)

25) Mandat v. 21. März 1831, §. 3. (Ges.-S. St. 11. Nr. 19. S. 63.) und Bekanntm. v. 12. Septbr. 1835 unter I. 2. (Ges.- u. V.-Bl. St. 23. Nr. 99.)

derſelben lediglich die Bezeichnung „Königlich" beizulegen [26]). Die Eingaben, zu welchen nur ganze Bogen von gewöhnlichem weißen Papier gebraucht werden ſollen, werden auf der erſten Seite halbgebrochen und auf den folgenden, mit Freilaſſung eines etwa zwei Finger breiten Randes, breit geſchrieben. Auf der erſten Seite links, unter der Adreſſe, wird der Betreff des Inhalts kurz bemerkt [27]).

Alle an die Ober-Poſtdirection gerichteten Vorſtellungen und Geſuche der Poſtſecretaire, Poſtſchreiber, Poſthalter, ſowie aller ſubalternen Officianten und Diener, als Schaffner, Kofferträger, Briefträger, Poſtboten, Poſtillons ꝛc., inſoweit ſie nicht Beſchwerden der Bittſteller gegen ihre Vorgeſetzten oder Dienſtherren enthalten, welche unmittelbar an die Ober-Poſtdirection einzureichen ſind, müſſen an die vorgeſetzte Poſtanſtalt offen übergeben und von der letzteren mittelſt gutachtlichen Berichts, oder nach Befinden unter kurzer Beifügung ihres Gutachtens, beziehendlich in den geeigneten Fällen, mindeſtens unter Beiſetzung ihres Viſa auf dem Rande des Geſuchs, zur Ober-Poſtdirection eingereicht werden [28]).

Die von Extrapoſt-Reiſenden und Couriers bei ihrer Ankunft auf den Stationen angebracht werdenden Beſchwerden ſollen ſogleich durch Befragung der betreffenden Poſtillons oder, nach Befinden, der Beſchwerdeführer ſelbſt, erörtert und die Ergebniſſe, unter Beifügung der etwa aufzunehmen geweſenen Protokolle, der Ober-Poſtdirection angezeigt werden. Eine gleiche Erörterung durch Befragung der betheiligten Perſonen ꝛc. hat auch in allen den Fällen ſtattzufinden, wenn Beſchwerden von andern Poſtreiſenden über Poſtillons oder über Poſtofficianten überhaupt, ſowie über mangelhafte Beſchaffenheit der Poſtwagen, Beichaiſen, Poſtpferde ꝛc., entweder mündlich oder durch die Beſchwerdebücher ſchriftlich angebracht werden, und dürfen ſich die Poſtanſtalten ebenfalls nicht damit begnügen, die diesfälligen Beſchwerden blos zur Kenntniß der Ober-Poſtdirection zu bringen. Namentlich iſt bei Beſchwerden über Poſtwagen, Beichaiſen und Poſtpferde ſofort eine genaue Beſichtigung der betroffenen Wagen und Pferde vorzunehmen, das Ergebniß aber bei Einreichung der Beſchwerde mit anzuzeigen [29]).

---

26) Bekanntm. d. ſämmtlichen Miniſterien, den amtlichen Sprachgebrauch betr.; vom 24. Octbr. 1848. (Geſ.- u. V.-Bl. St. 26. Nr. 71.)

27) Gen.-Verordn. d. Ober-Poſtamts v. 6. Dec. 1834 unter 5.

28) Verordn. d. O.-Poſtdirection v. 9. Juni 1847 (P.-V.-Bl. St. 8. Nr. 347) u. Gen.-Verordn. d. Ober-Poſtamts v. 30. Juni 1826.

29) Verordn. d. Ober-Poſtamts v. 27. Nov. 1841 (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 24.) u. Dienſt-Anw. für die Poſthalter v. 18. Juni 1836, §. 9.

Zu allen Gesuchen um Stellen, um Gehaltsverbesserungen, um Zulagen auf Fahrt- und Rittlöhne, um Vorschüsse aus der Postcasse, um Urlaub und zu andern, den Beamten und Diener persönlich betreffenden Gesuchen ist ein Stempelbogen von 2½ Ngr. zu verwenden[30]).

Die den Postanstalten abgefordert werdenden Anzeigen sollen stets sofort und, wenn nicht besondere Umstände eine Verzögerung begründen oder deshalb ein Termin festgesetzt ist, spätestens 14 Tage nach Eingang der betreffenden Verordnung, bei Vermeidung einer Strafe von 2 Thalern, erstattet werden. Etwaige Behinderungsursachen müssen der Oberpostdirection vorher angezeigt werden[31]).

Von den von Seiten der Ober-Postbehörde in Umlauf gesetzten Coursverordnungen, soweit sie überhaupt jetzt noch vorkommen, ist von den Postanstalten sogleich nach deren Eingang Kenntniß und Abschrift für das Archiv zu nehmen, das Original aber, mit Bemerkung des Datums der Weitersendung, ohne Aufschub mit nächster Post weiter zu senden, bei 2 Thlr. Strafe im Unterlassungsfalle[32]).

Ueber das, bei der Insinuation schriftlicher Ladungen und Verfügungen der Ober-Postdirection in Sachen, wo über die richtig erfolgte Behändigung ein förmlicher Nachweis bei den Acten derselben erforderlich ist, besonders in Straffachen, zu beobachtende Verfahren, enthält die, der Verordn. d. O.-P.-Direction v. 2. Jan. 1842 angehängte, Instruction (P.-V.-Bl. St. 1. Nr. 81. S. 1—11.) die nähern Vorschriften.

Anmerkung. Die für das Postwesen bestehende collegialische Mittelbehörde, welche seit dem 1. Januar 1843 die Benennung: „Königliche Ober-Post-Direction"[33]) führt, wurde früher mit „Ober-Postamt" bezeichnet, welche Benennung jetzt der Local-Postanstalt zu Leipzig, der frühern Ober-Postverwaltung, zukommt.

Bereits im Jahre 1692 wurde das Leipziger Postamt zu einem Ober-Postamt erhoben und die sämmtlichen Postbedienten im Lande an den Ober-Postmeister zu Leipzig dergestalt gewiesen, daß sie ihm Gehorsam zu leisten und ihre Einnahme an ihn zu verrechnen hatten, letzterer aber dagegen für selbige haften sollte[34]).

---

30) Stempelmandat v. 11. Jan. 1819, conf. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 30. Juni 1826 sub 14.

31) Generale d. O.-P.-Amts v. 9. Aug. 1720. — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 21. März 1748 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1783.), v. 24. Nov. 1752 (ibid. S. 1795.) u. v. 6. Decbr. 1834, sub 5.

32) Cours-Vd. d. O.-P.-Amts v. 25. Nov. 1825.

33) Vd. d. Fin.-Min. v. 21. Decbr. 1842 (Ges.- u. V.-Bl. St. 20. Nr. 53. S. 211.) u. Vd. d. O.-P.-Amts v. 27. Decbr. 1842. (P.-V.-Bl. St. 18. Nr. 80.)

34) Befehl v. 24. Febr. 1693. (Cod. Aug. T. II. S. 1015.)

Vogel in seinen Leipziger Annalen (S. 911. u. 920.) erzählt auch, daß die am Posthause zu Leipzig angeschlagene große Schrift: „Churf. sächs. Ober-Postamt" während der Ostermesse des Jahres 1698 abgenommen und durch: „General-Ober-Postamt" ersetzt worden sei, welche Bezeichnung sich jedoch nur kurze Zeit forterhalten zu haben scheint.

Jener Titel: „Ober-Postmeister" wurde später mit dem eines Ober-Postamts-Directors vertauscht, dem einige Ober-Post-Commissarien zugeordnet waren, welche durch ein Resc. v. 10. Febr. 1817[35]) das Prädicat: Ober-Postamts-Räthe erhielten. Ueber den Rang jener Ober-Post-Commissarien gab der Befehl vom 14. Octbr. 1777 Bestimmungen.

§. 7. Centralstellen für das Postwesen.

Als Central-Expeditionen für das gesammte Postwesen des Landes bestehen unter der Ober-Postdirection:

1) für das Cassenwesen die Haupt-Postcasse, mit einem Hauptpostcassirer und einem Cassenschreiber;

2) für das Rechnungswesen die Post-Rechnungs-Expedition, mit einem Rechnungs-Secretär, als Vorstand, vier Calculatoren und, zur Zeit, mit einigen Hülfscalculatoren;

3) für das Bekleidungs- und Wirthschaftswesen das Postwirthschafts-Depot, mit einem Postwirthschafts-Inspector und einem Assistenten.

Mit der Postverwaltung ist auch das Zeitungswesen verbunden und die für letzteres bestehende Zeitungsexpedition der Ober-Postdirection untergeben.

Dieselbe besorgt die Herausgabe der „Leipziger Zeitung" und einer Wochenschrift unter dem Titel: „Leipziger Fama", sowie den portofreien Debit der in- und ausländischen Zeitungen und Zeitschriften durch die Posten, und besteht aus dem erforderlichen Redactions-Personale, 1 Zeitungsverwalter, 5 Expedienten und mehrern Packern und Aufwärtern.

§. 8. Namen und Anzahl der Postanstalten.

Unter der Ober-Postdirection, als der Dienstbehörde, stehen ferner:

1 Ober-Postamt, zu Leipzig;
1 Hof-Postamt, zu Dresden;
35 Postämter, nämlich: zu Adorf, Annaberg[36]), Borna,

35) Weiße, Lehrbuch des K. S. Staatsrechts. Th. II. §. 211. S. 185.

36) An den mit gesperrter Schrift gedruckten Orten bestehen Posthaltereien, welche mit dem Postamte oder der Posterpedition verbunden sind. An den mit einem Sterne bezeichneten Orten bestehen Posthaltereien, die von der Posterpedition getrennt sind.

Budissin[37]), Camenz, Chemnitz, Colditz, Döbeln, Freiberg, Glauchau, Grimma, Hayn, Johanngeorgenstadt, Königsbrück, Leisnig, Löbau, Marienberg, Meißen, Neustadt b. St., Nossen, Oederan, Oschatz, Pegau, Penig, Pirna, Plauen, Reichenbach, Rochlitz, Schneeberg, Tharant, Waldheim, Wilsdruf, Wurzen, Zittau und Zwickau; darunter 23, mit welchen zugleich die Posthaltereien verbunden sind, und 1 ohne Posthalterei (zu Johanngeorgenstadt);

94 Posterpeditionen, nämlich: zu Altenberg, Aue, Auerbach*, Berggieshübel, Bernstadt, Bischoffswerda, Brambach, Burgstädt, Crimmitzschau, Dippoldiswalde, Ebersbach*, Ehrenfriedersdorf, Eibenstock, Eybau, Falkenstein, Frankenberg*, Frauenstein, Frohburg, Geithain, Geringswalda, Großschönau, Grünhain, Haynichen*, Hartha, Herrnhut, Hirschfelde, Hohenstein*, Hohnstein*, Kirchberg, Klingenthal, Königstein, Königswartha, Langenlungwitz, Lausigk, Lengefeld, Lengenfeld, Lichtenstein, Lößnitz, Lommatzsch, Luppe-Dahlen, Markneukirchen, Markranstadt, Meerane, Mittweida*, Moritzburg, Mügeln, Mühltruff, Neugersdorf, Neusalza, Oberwiesenthal, Oderwitz, Oelsnitz, Olbernhau, Ostritz, Panschwitz, Pausa, Potschappel, Pulsnitz, Radeberg, Radeburg, Riesa, Rötha, Roßwein, Saida*, Schandau, Scheibenberg, Schellenberg*, Schirgiswalde, Schlettau, Schönberg, Schöneck, Schönhaida, Schwarzenberg, Sebnitz, Seifhennersdorf, Siebenlehn, Silberstraße, Sohland*, Stollberg*, Stolpen, Strehla, Taucha, Thum, Treuen, Waldenburg, Weißenberg, Werdau, Wermsdorf*, Wildenthal, Wolkenstein, Zöblitz, Zschopau, Zwenkau und Zwönitz; darunter

7, mit denen zugleich Posthaltereien verbunden sind,
12 an Orten, wo Posthaltereien getrennt, und
75 an Orten, wo keine Posthaltereien bestehen;

2 Briefsammlungen zu Etzdorf und Niederforchheim;

60 Posthaltereien, und zwar

5 an Orten, wo ein Postamt oder eine Posterpedition nicht besteht, nämlich zu Lauterbach, Luppa, Niederforchheim, Schwanenfeld und Waldhof;

---

37) In Budissin bestand ehedem ein besonderes Ober-Postamt für die Oberlausitz, welches aber, zu Folge eines Rescr. v. 27. März 1816, durch eine Commission des Ober-Postamts zu Leipzig im Monat April dess. J. aufgehoben und in ein gewöhnliches Postamt verwandelt, dieses aber, gleich allen übrigen Postanstalten in der königl. sächs. Oberlausitz, dem Leipziger Ober-Postamte untergeordnet, auch das dortige Postarchiv mit dem in Leipzig vereinigt wurde. (Bek. in der Leipziger Zeitung v. J. 1816 Nr. 78. S. 801.)

23, die mit Postämtern verbunden sind (die Namen der Orte sind oben mit gesperrten Buchstaben gedruckt);
13 an Orten, wo auch Postämter bestehen;
7, die mit Posterpeditionen verbunden sind (die Namen der Orte sind oben gesperrt gedruckt);
12 an Orten, wo auch Posterpeditionen bestehen (sind oben mit einem Stern bezeichnet), und
1 Relais zu Fischbach.

Es bestehen demnach dermalen im Königreiche Sachsen, die Briefsammlungen und das Postrelais ungerechnet, zusammen **191** Postanstalten an **136** verschiedenen Orten. Auf ungefähr **14,000** Einwohner kommt also **1** Postamt oder Posterpedition, und auf **30,000** Einwohner **1** Posthalterei. Auf einem Raume von $2_{,1}$ Quadrat-Meilen befindet sich durchschnittlich **1** Postamt oder Posterpedition, und auf einem von $4_{,4}$ Quadrat-Meilen **1** Posthalterei. Es folgt hieraus, daß im Durchschnitte einem Bewohner in Sachsen eine Postanstalt zur Abgabe von Briefen u. s. w. wenig weiter als **1** Meile entfernt ist, und daß die Stations-Entfernungen durchschnittlich nicht mehr als $2_{,2}$ Meilen betragen.

Im Herzogthume Sachsen-Altenburg bestehen folgende Postanstalten, welche die Benennung: königlich und herzoglich sächsische Postanstalten (Postämter ꝛc.) und das vereinigte königlich und herzoglich sächsische Wappen führen:

Postämter in Altenburg (mit Posthalterei verbunden), in Kahla (desgl.) und in Ronneburg (mit einer für sich bestehenden Posthalterei),

Posterpeditionen in Eisenberg (mit Posthalterei verbunden), in Roda (desgl.), in Schmölln (mit einer für sich bestehenden Posthalterei), in Gößnitz, Lucka und Meuselwitz.

Anmerkung. Im Jahre 1773 bestanden auf dem, das heutige Königreich Sachsen umfassenden Gebiete nur 54, im Jahre 1816 76 Postämter und Postverwaltereien. Im Jahre 1831 waren 1 Ober-Postamt, 1 Hof-Postamt, 38 Postämter und 75 Posterpeditionen, zusammen 115, und 48 Posthaltereien vorhanden.

§. 9. Das Ober- und Hof-Postamt.

Bei dem Ober-Postamte zu Leipzig, dem ein Ober-Postmeister vorsteht, bestehen folgende Expeditionen:

die Ober-Postamts-Expedition,
die Ober-Postamts-Casse und Buchhalterei,
die Ober-Postamts-Einnahme,
die Packet-Annahme-Expedition,
das Personen-Einschreibe-Büreau,
die Staffetten-Expedition,

die Stadtpost-Expedition, mit einer damit verbundenen Packkammer und Landpostboten-Anstalt,
die dem Hauptsteuer-Amte untergeordnete Steuercontrole- oder Expedition für ankommende und abgehende zollpflichtige Postgüter, und
eine Posthalterei.

Gleiche Expeditionen bestehen beim Hofpostamte zu Dresden, dem ein Hofpostmeister vorgesetzt ist.

§. 10. Von den übrigen Postanstalten. Geschäftsgang bei denselben.

Die Vorstände der Postämter führen die Benennung Postmeister, denen bisweilen zur Auszeichnung das Prädicat: „Post-Commissar" zugetheilt wird; die der Posterpeditionen werden Postverwalter benannt. Die Posthalter in den Hauptstädten haben öfters das Prädicat: Postmeister.

Hinsichtlich der Uniformirung werden die Postmeister in zwei, und die Posthalter ebenfalls in zwei Classen eingetheilt[38]).

Bei den Postverwaltern ist zu unterscheiden, ob denselben die Eigenschaft als Staatsdiener beigelegt ist, oder nicht.

Die Posthaltereien werden nächstdem, hinsichtlich der Haltezeit für die verabreichten Postillons-Monturstücke, in frequentere und in weniger frequente classificirt[39]).

Die Posthalter stehen in allen Dienstsachen zunächst unter der unmittelbaren Aufsicht des Ortspostmeisters oder Postverwalters, insofern ihnen diese Stelle nicht zugleich selbst übertragen ist, und haben von demselben diesfällige Weisungen unweigerlich zu empfangen und zu befolgen[40]).

Der Geschäftsgang bei den Postanstalten, welcher nach dem Umfange der Geschäfte und nach den Oertlichkeiten eine große Verschiedenheit haben muß, kann hier nicht weiter der Gegenstand einer Abhandlung sein. Man sieht leicht ein, daß der Geschäftsgang bei Postanstalten von 50 Beamten ein ganz anderer sein muß, als bei solchen von 2 und 3 Beamten.

Ueber die Einrichtung und Führung des Postarchivs hingegen bestehen folgende Vorschriften:

Die General-Verordnungen, worunter alle gedruckte und lithographirte, in gewissen Fällen von dem Finanz-Ministerio und

---

38) Regulativ, die Uniformirung der Postbeamten betr., v. 8. Mai 1839, §. 21.

39) Regulativ für die Bekleidung der Postillons, v. 7. März 1843, §. 19. u. Bd. d. O.-P.-Dir. v. dems. Tage (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 95.). — P.-V.-Bl. v. J. 1844, S. 56. Postnachrichten sub 4.

40) Dienstanweis. für die Posthalter v. 18. Juni 1836, §. 2.

von dem vormaligen geheimen Finanz-Collegio unmittelbar, oder von dem Ober-Postamte und resp. der Ober-Postdirection ausgegangene und ausgehende Verordnungen verstanden werden, nebst den Abschriften der Coursverordnungen, sind zusammen in ein Fascikel zu bringen und chronologisch zu ordnen. Ueber diese Generalien-Sammlung muß ein besonderes Verzeichniß mit folgenden Rubriken gehalten werden: 1) fortlaufende Nummer, 2) Datum und Jahreszahl der General-Verordnungen, 3) Angabe des Inhalts derselben und, von der Zeit an, wo solche mit einer fortlaufenden Nummer in römischen Ziffern versehen sind, die Nummer derselben. Sind einzelne Generalien vor dem Jahre 1835 in verschiedene Actenstücke gebracht worden, so muß dem Verzeichnisse noch eine Rubrik zu der Bemerkung, welchen Acten die betreffende General-Verordnung beigeheftet ist, beigefügt werden[41]).

Seit der zweiten Hälfte des Jahres 1844 erscheinen die allgemeinen Verordnungen und Bekanntmachungen der Ober-Postdirection in einem besondern „Post-Verordnungsblatt für die Königl. Sächsischen Postanstalten." Dieses Post-Verordnungsblatt haben sämmtliche Postbeamte sorgfältig zu sammeln, nach Verlauf eines Zeitraums aber, den die Ober-Postdirection bestimmt, vom Buchbinder einbinden zu lassen und so als Inventarium der Dienststelle aufzubewahren. Der erste Band enthält

vom Jahre 1841, Stück 1—7. 44 Seiten,
" " 1842, " 1—18. 101 "
" " 1843, " 1—23. 141 "
" " 1844, " 1—20. 104 " und

ein Sach- und Namen-Register von XLVIII Seiten.

Die Special-Verordnungen und sonstige Dienstcorrespondenz sind in mehre, nach folgenden Rubriken anzulegende und gehörig zu überschreibende Hefte aufzunehmen, als:

1) Acta, das Postamt (die Posterpedition, Posthalterei) zu N. N. insgemein betreffend.
2) Acta, die Posthalterei zu .... betr. (Dieses Actenstück ist bei denjenigen Postanstalten anzulegen, wo die Posthalterei von dem Postamte oder der Posterpedition getrennt ist.)
3) Acta, die Postillons und Wagenmeister und die Bekleidung derselben bei der Posthalterei zu .... betr. (Dieses Actenstück ist bei allen Postämtern und bei den Post-

41) Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 6. Dec. 1834, sub 1. — Instr. v. 6. März 1823, §. 31. Aelt. Best.: Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 8. Jan. 1752 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1791.), v. 24. Nov. 1752 (ibid. S. 1793.) u. v. 1. Febr. 1783 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 539.)

Expeditionen mit Posthalterei, auch wenn letztere von ersteren getrennt ist, anzulegen.)

4) Acta, die Postverbindung in .... überhaupt und die bewilligten Fahrt-, Ritt- und Botenlöhne betr.
5) Acta, das Postrechnungswesen betr.
6) Acta, das Extrapost- und Staffettenwesen betr.
7) Acta, die Erhebung und Berechnung des Chausseegeldes betr.
8) Acta, Taxbestimmungen betr.
9) Acta, Porto-Moderationen betr.
10) Acta, die Briefträger und Bestellgebühren betr.
11) Acta, das Zeitungswesen betr. Bei den von den Postämtern und Posterpeditionen getrennten Posthaltereien fallen die sub 8—11 bemerkten Actenstücke weg.
12) Acta, Verlust- und Beschädigungsfälle betr.
13) Acta, Post-Contraventionen betr.
14) Acta, die Post-Inventarienstücke bei dem Postamte ꝛc. zu .... betr.[42])
15) Acta, die Beaufsichtigung des Lohnfuhrgewerbes betr.[43])
16) Acta, die unbestellbaren und sonst unanbringlichen Post- und Passagierstücke[44]).

Die eingehenden Schriften sollen, sobald das Erforderliche darauf expedirt ist, in die betreffenden Fascikel eingeheftet und die einzelnen Blätter des Actenstücks foliirt werden. Die Actenstücke müssen mit fortlaufenden Nummern versehen und nach den letztern in das darüber zu haltende Acten-Verzeichniß (Repertorium) eingetragen werden. Dieses Repertorium enthält nur zwei Rubriken, nämlich zuerst die fortlaufende Nummer und dann die Aufschrift der einzelnen Actenstücke und die Angabe, wie viel Fascikel oder Volumina einer und derselben Ueberschrift vorhanden sind.

Jede eingehende Schrift (mit Ausnahme der Defect- und Laufzettel, für welche letztere ein besonderes Buch zu halten ist) soll zuvörderst mit dem Tage des Eingangs bezeichnet, alsdann aber in die, nach Vorschrift der Gen.-Verordn. des O.-P.-Amts vom 6. December 1834 anzulegende Registrande unter fortlaufender Nummer und mit kurzer Angabe ihres Betreffs eingetragen, die Nummer aber auf der einzutragenden Schrift angemerkt werden[45]).

Die Quartals- und Chaussee-Rechnungen, sowie die Quittungen über eingegangene Gelder und Packereien, über Chaussee-, Zeitungs-, Auslage- und Ueberschußgelder, die Strazzen, Lauf-

---

42) Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 6. Dec. 1834, sub 1.
43) Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 9. Septbr. 1839, §. 7.
44) Gen.-Vd. d. O.-P.-D. v. 30. Mai 1846 (P.-V.-Bl. St. 10. Nr. 276.)
45) Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 6. Dec. 1834, sub 1. u. 2.

zettel-Manualien, zurückgekommene Laufzettel und Staffettenpässe sind bei jeder Postanstalt sorgfältig zu sammeln, zu ordnen und aufzubewahren[46]), die aus dem verflossenen sechsten Jahre vorhandenen alten Charten, Manualien, Stunden- und Frachtzettel, sowie überhaupt alle zum eigentlichen Postarchive nicht gehörigen Postscripturen aber am Schlusse jeden Jahres an das Postwirthschafts-Depot zu Leipzig einzusenden[47]).

§. 11. Die Postbeamten im Verhältnisse zum Civilstaatsdienergesetze.

Die beim Postwesen Angestellten sind theils Staatsdiener im Sinne des Gesetzes, die Verhältnisse der Civilstaatsdiener betr.[48]), theils sind sie es nicht.

Zu den letztern gehören namentlich die Postverwalter in kleinen Orten, deren Zeit und Kräfte durch die ihnen übertragenen Geschäfte nur nebenbei in Anspruch genommen werden[49]); alle Posthalter, da sie mit der Staatsverwaltung nur in einem Contractverhältnisse stehen[50]); die im Dienste der Postmeister, Postverwalter und Posthalter stehenden Postschreiber, Briefträger, Postboten, Postillons u. s. w., welche von jenen angenommen, salarirt und entlassen werden[51]).

Die sämmtlichen bei dem Ober-Postamte, dem Hof-Postamte und dem Postamte zu Bautzen Angestellten, mit alleiniger Ausnahme der Gehülfen, die Postmeister und resp. Postverwalter, sowie auch der erste Posterpediteur zu Chemnitz, sind als Staatsdiener zu betrachten.

§. 12. Von der Uniform der Postbeamten.

Die von dem Könige unmittelbar ernannten obersten Postbeamten tragen bei Festlichkeiten die landesübliche Hofuniform.

Die Uniform der Postmeister, Ober- und Hofpostamts-Einnehmer, Cassirer, Postschreiber, Postverwalter und Posthalter besteht aus folgenden Stücken:

a) Frack von kornblumenblauem Tuche, mit citrongelbem, stehenden Kragen und dergleichen Patten auf den Aermelaufschlägen, mit einer Reihe weißer Wappenknöpfe, gelbem Vorstoße, drei Knöpfen auf den Seiten-Patten, zwei Knöpfen

---

46) a. a. O. sub 9.

47) Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 25. Octbr. 1822 u. Vd. d. O.-P.-Dir. v. 27. Dec. 1843. (P.-V.-Bl. St. 22. Nr. 129.)

48) Gesetz, die Verhältnisse der Civilstaatsdiener betr., vom 7. März 1835. (Ges.- u. V.-Bl. St. 7. Nr. 31. S. 169—194.)

49) a. a. O. §. 2. sub 5.

50) a. a. O. §. 2. sub 2.

51) a. a. O. §. 2. sub 6.

in der Taille, einem Knopfe am untern Theile jedes Rockschoßes, drei kleinen Knöpfen auf jeder Aermel-Patte, blautuchnem Unterfutter. Die Rockschößen sind unaufgeschlagen.

b) Pantalons von kornblumenblauem Tuche, mit zwei, einen Zoll breiten Streifen von Aufschlagstuche, und gelbem Vorstoß in der Mitte.

c) Schwarze Halsbinde.

d) Dreieckiger Hut mit einer silbernen Agraffe, einem Wappenknopfe, der Landes-Cocarde und silbernen Cordons mit blauer Füllung.

e) Degen in franz. Façon, mit silbernem Griffe.

f) Degenkuppel, unter der Weste zu tragen; der untere Theil von schwarzlackirtem Leder.

g) Portepée von Silber mit blauer Kante und Füllung.

h) Anschraubesporen; blos für die Posthalter.

Bei dienstlichen Vorritten tragen die Posthalter weiße Beinkleider in die Stiefeln, halbsteife Reitstiefeln und Anschnallsporen, auch ein, an einer silbernen, blau durchwirkten Schnure mit zwei Quasten über der linken Schulter, auf dem Rücken hängendes Posthorn von weißem Metall. Das hierbei anzulegende Pferdezeug besteht in einer englischen Pritsche, einem deutschen Hauptgestelle, Vorderzeug, Hinterzeug und Chabraque von kornblumenblauem Tuche, unter dem Sattel, mit einer Einfassung von 1½ Zoll breiter weißer Borde oder silberner Tresse. Hauptgestelle, Vorder- und Hinterzeug von schwarzem Leder, mit weißen Schnallen und dergleichen einfachen Buckeln. Steigbügel weiß.

Zu den täglichen Dienstverrichtungen tragen die genannten Postbeamten einen bis ans Knie reichenden Uniform-Oberrock von kornblumenblauem Tuche, mit zwei Reihen Wappenknöpfen, zwei Knöpfen in der Taille und einem Knopfe in jeder Rockfalte, gelbem stehenden Kragen, dergleichen Aermel-Patten und Revers, und eine Schirmmütze vom nämlichen blauen Tuche mit gelbem Vorstoße, die Privatpostschreiber jedoch mit Wegfall der gelben Aermel-Patten und der Revers. Wird zum Uniform-Oberrock der Hut getragen, so muß auch der Degen angesteckt werden. Obgleich in der Regel sowohl der Uniformsfrack als der Oberrock zugeknöpft getragen werden soll, so bleibt doch in der wärmeren Jahreszeit und bei den gewöhnlichen Dienstverrichtungen nachgelassen, die Uniform nicht zugeknöpft zu tragen. Solchenfalls ist jedoch darunter keine andere Weste, als von blauem Tuche, mit einer Reihe kleiner weißen Wappenknöpfe, oder von weißem Zeuge zu tragen. Im gewöhnlichen Dienste sollen Pantalons von schwarzgraumelirtem Tuche angelegt werden; im Sommer ist nachgelassen, auch Pantalons von weißem Zeuge oder von Nankin, von der gewöhnlichen gelblichen Farbe, zu tragen.

Postbeamten, welche vom Militair mit der Erlaubniß, die Armee-Uniform zu tragen, entlassen worden sind, haben während der Verrichtung des Postdienstes die vorgeschriebene Postuniform zu tragen, wobei jedoch denselben nachgelassen bleibt, das Offiziers-Portepée anzulegen. Postbeamten, welche zugleich Steuerbeamte sind, ist es hingegen nachgelassen, die Steueruniform auch bei Verrichtung des Postdienstes zu tragen.

Die hinsichtlich der Uniformirung bestehenden drei Classen unterscheidet die vorgezeichnete silberne Stickerei am Uniformsfrack.

In die erste Classe gehören: die Postmeister erster Classe, die Ober- und Hofpostamts-Einnehmer, Cassirer und Schreiber; in die zweite: die Postmeister zweiter Classe, die Packmeister zu Leipzig und die Posthalter erster Classe; in die dritte: die königlichen Postschreiber bei den Postämtern, die Postverwalter und die Posthalter zweiter Classe. Die Privatpostschreiber tragen dieselbe Uniform, jedoch ohne alle Stickerei.

Zu den Postmeistern erster Classe gehören die Vorstände der Postämter zu Adorf, Annaberg, Borna, Budissin, Chemnitz, Freiberg, Glauchau, Grimma, Großenhain, Löbau, Marienberg[52]), Meißen, Oschatz, Pirna, Plauen, Reichenbach, Rochlitz, Schneeberg, Waldheim, Zittau und Zwickau.

Die Vorstände der übrigen Postämter gehören zu den Postmeistern zweiter Classe.

Zu den Posthaltern erster Classe gehören die Posthalter zu Leipzig, Dresden, Annaberg, Borna, Budissin, Chemnitz, Freiberg, Grimma, Großenhain, Löbau, Marienberg, Penig, Pirna, Plauen, Reichenbach, Schneeberg, Waldheim und Zwickau.

Die Posthalter der übrigen Posthaltereien gehören zu den Posthaltern zweiter Classe[53]).

Den Postaccessisten ist das Tragen der den verpflichteten Privatpostschreibern vorschriftsmäßig zustehenden Postuniform nicht gestattet[54]).

Das bei den Postanstalten im Herzogthume Sachsen-Altenburg angestellte Personal trägt die Uniform der königlich sächsischen Postbeamten und Postdiener, auf den Postschildern und Knöpfen jedoch das vereinigte königliche und herzogliche Wappen.

§. 13. Von der Dienstkleidung der Schaffner, Briefträger und Postboten.

Die Montur der Schaffner, Briefträger und Postboten besteht in einem gelben Tuchrocke resp. Frack mit blauen Aufschlägen

---

52) S. P.-V.-Bl. v. J. 1844, St. 10. Nr. 56. Postnachrichten sub 4.
53) Regulativ, die Uniformirung der Postbeamten betr., v. 8. Mai 1839.
54) V. d. O.-P.-A. v. 28. Octbr. 1841. (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 20.)

und weißen Knöpfen, mit dem königl. Wappen, und in einer Mütze mit einem Posthorn. Die Postboten tragen überdem noch ein Brustschild mit dem königl. Wappen, und die Schaffner erhalten aller drei Jahre einen Mantel mit gelbem Kragen[55]).

Bei den Postämtern auf dem Lande, sowie bei allen Posterpeditionen, steht es den Vorständen derselben frei, ihre Briefträger auch in einem Civilrocke gehen zu lassen und solchen blos mit einem Brustschilde, wie es die Postboten tragen, zu versehen[56]).

§. 14. Von der Bekleidung der Postillons.

Die vorschriftmäßige Bekleidung der Postillons besteht in folgenden Stücken: Hut, Collet, Tuchbeinkleider, Mantel, Stallkittel, Halsbinde, Trompetenschnur, Mütze, lederne Beinkleider, steife Stiefeln, Anschnallsporen, Weste, Pelz, Posttrompete.

Der Hut ist von schwarz lackirtem Filze, von runder Façon, hat die gewöhnliche Kopfhöhe und verhältnißmäßige Krempen, ist mit einer zwei Zoll breiten silbernen Tresse, mit Agraffe, Cocarde, sowie mit einem drei Zoll über dem Hute vorstehenden Stutze von schwarzen Roßschweifhaaren decorirt und mit einem schwarzledernen Sturmbande versehen.

Das Collet ist von gelbem Tuche, mit stehendem Kragen, Aufschlägen, Achselwülsten, Dragonern und Vorstoß von kornblumblauem Tuche, hat in einer Reihe acht Wappenknöpfe von weißem Metall, die Schößen sind 9 bis 11 Zoll lang, blau aufgeschlagen und mit 10 Stück Wappenknöpfen, die Aermel mit 4 kleinen Wappenknöpfen versehen.

Decorirt ist das Collet am obern Theile des linken Aermels mit einer $3\frac{1}{2}$ Zoll breiten Binde von blauem Aufschlagstuche, worauf ein Schild von Argentan mit dem königlichen Wappen, ferner mit einer Einfassung von $\frac{3}{4}$ Zoll breiter weißer Borde um den Kragen, um die Aermelaufschläge und um die Armbinde, sowie für diejenigen Postillons, denen nach Maaßgabe ihrer vorwurfsfreien Dienstzeit das einfache, zweifache oder dreifache Dienstehrenzeichen zuerkannt worden ist, auf jedem Aermel mit einem, zwei oder drei Winkeln von $\frac{1}{2}$ Zoll breiter Silber-Tresse, mit blauem Tuche unterlegt, die Spitze nach oben gekehrt.

Die Tuchbeinkleider sind von der Farbe der Aufschläge, in die Stiefeln zu ziehen und mit schwarzem Kalbleder besetzt.

Der Mantel ist von graumelirtem Tuche, mit langem fallenden Kragen und einem liegenden Kragen zum in die Höhe

---

55) Dienstanweisung für die Postschaffner, vom 3. März 1832, §. 3. Allgem. Dienstanweisung für die Briefträger, vom 18. Juni 1836, §. 2. u. Dienstanweisung für die Postboten, §. 11., conf. Gen.Bd. d. O.-P.-Amts, v. 20. Decbr. 1835.

56) Allgemeine Dienstanweisung für die Briefträger, v. 18. Juni 1836, §. 2.

schlagen von gelbem Tuche, mit weißer Borde eingefaßt. Die Knöpfe von weißem Metall.

Der Stallkittel ist von ungebleichter Leinewand mit stehendem Kragen und einer Reihe überzogener Knöpfe.

Die Halsbinde ist von schwarzem wollenen Zeuge, hinten zum Zuschnallen.

Die Trompetenschnur ist von weiß und blauer Wolle geflochten und besteht aus zwei abgesonderten Theilen, der $3\frac{3}{4}$ Ellen langen Schnur und dem Quastenstücke, welches letztere unter dem Dragoner auf der rechten Schulter angeknöpft wird. Die Schnur wird über der rechten Schulter getragen und unter dem Dragoner weggezogen.

Hat der Postillon den Mantel übergezogen, so ist auch die Trompetenschnur über den Mantel zu ziehen, die Quasten bleiben aber auf dem Collet.

Die Mütze ist vom Aufschlagstuche, rund mit schwarzlackirtem Deckel und Schirme und mit einem gelben Vorstoße um den Deckel, sowie oberhalb und unterhalb des Mützenstreifens versehen, vorn mit einem Posthörnchen von Argentan decorirt.

Pelzmützen zu tragen ist, soweit das Tragen von Mützen überhaupt verstattet ist, nur dann zulässig, wenn sie von der Farbe der Aufschläge, ohne Schirm, mit schwarzem Pelz 2 Zoll breit verbrämt und nach dem Schnitte der viereckigen sogenannten Sackmützen, 8 bis 10 Zoll hoch, gefertigt sind.

Die ledernen Beinkleider sind eng anschließend in die Stiefel zu ziehen und weiß angestrichen.

Die Stiefel haben steife Schäfte, welche nicht weniger als 2 Zoll und nicht mehr als 4 Zoll über das Knie gehen dürfen.

Die Anschnallsporen sind von Eisenstahl mit $2\frac{1}{2}$ Zoll langen Hälsen und 2 Zoll breiten Spornledern. Die Schnallen müssen sich stets auf der äußern Seite ganz dicht über dem Spornbügel befinden.

Die Weste ist von blauem Tuche, mit stehendem Kragen und einer Reihe kleiner weißmetallner Wappenknöpfe versehen. Dieselbe darf unter dem Collet nicht vorgehen.

Westen von ganz weißem Zeuge zu tragen bleibt nachgelassen.

Der Pelz ist nur in Form eines Spenzers von blauem Aufschlagstuche gestattet, bis an die Hüften reichend, mit zwei Reihen weißmetallenen Wappenknöpfen und Auffatz von schwarzem Pelz auf Kragen, Aermelaufschlägen und unten herum. Auf der rechten Schulter ein Dragoner von blauem Tuche und darunter ein Knopf zum Anknöpfen der Schnurenquasten.

Die Posttrompete ist von Messing und darf, mit Ausschluß des Mundstücks, nicht länger als $13\frac{1}{2}$ Zoll sein.

Als besondere Auszeichnung wird denjenigen Postillons, welche sich durch besonders gute Aufführung, geschickte Dienstleistung, gute Pferdewartung, höfliches und gewandtes Benehmen, sowie gutes Blasen der Posttrompete und durch einen reinlichen und guten Anzug die besondere Zufriedenheit ihrer Dienstherren und Vorgesetzten erwerben, außer dem in Folge der längern Dienstzeit verabreicht werdenden Dienstehrenzeichen als Auszeichnung 2. Classe ein silbernes Trompeten-Mundstück, als Auszeichnung 1. Classe eine Posttrompete von Argentan verabreicht werden.

Die Auszeichnungen werden ohne Rücksicht auf das Dienstalter, und zwar die der 2. Classe durch die Ober-Postdirection, die der 1. Classe aber, auf der Letztern jedesmaligen Vortrag, durch das Finanzministerium selbst zuerkannt und durch das Postverordnungsblatt bekannt gemacht.

Aller Postdienst, sowol der ordinaire als der Extrapostdienst, muß in vollständiger Postuniform, mit umgehängter Posttrompete, verrichtet werden.

Der Mantel wird beim Fahren vom Sattel, wenn der Postillon ihn nicht anzieht, auf dem Pferde geführt, dergestalt zusammengewickelt, daß er 1 Elle bis $1\frac{1}{8}$ Elle lang und der gelbe Kragen oben sichtbar ist und auf das Mantelkissen so aufgeschnallt, daß der Mantel durch den Pferdeschweiß nicht leidet. Beim Fahren vom Bocke hat der Postillon den Mantel, gehörig zusammengelegt, auf den Sitz neben sich zu legen.

Die Tuchbeinkleider und die ledernen Beinkleider werden abwechselnd getragen, je nachdem die Witterung es verlangt, doch sollen in der Zeit vom 1. Mai bis Ende October vorzugsweise die Lederbeinkleider, in der übrigen Zeit vorzugsweise die Tuchbeinkleider getragen werden.

Die steifen Stiefel müssen bei allem Dienste getragen werden, und nur in den Fällen, wo der Postillon vom Wagenbocke aus fährt, ist es gestattet, die Anschnallsporen wegzulassen.

Der Kittel dient blos als Haus- und Stallkleid des Postillons und darf im Dienste niemals angelegt werden.

Die Mütze darf bei Ueberführung von ordinairen Posten und Extraposten nur dann getragen werden, wenn dieselben vom Kutscherſitze aus überführt werden und wenn die Abfahrt von der Station im Dunkeln dergestalt stattfindet, daß der Postillon bis zum andern Morgen spätestens um 7 Uhr wieder auf seiner Station eintreffen kann. Am hellen Tage und vom Sattel aus darf der Postillon niemals in der Mütze Posten fahren. Bei allen übrigen Dienstverrichtungen im Postgehöfte oder im Stalle hat der Postillon sich keiner andern Mütze, als der vorschriftmäßigen zu bedienen.

Die Pelze und Pelzmützen dürfen bei allem Dienste, auch am Tage und beim Fahren vom Sattel jedoch nur bei großer Kälte getragen werden.

Gänzlich und bei Strafe bleibt aber bei allem und jedem Postdienste, sowol auf der Straße, als auch im Postgehöfte, das Anlegen farbiger Halstücher, vorschriftwidriger Mützen, bunter Beinkleider und Westen und kurzer Stiefel, überhaupt aller probewidriger Bekleidungsstücke, untersagt.

Bei Verrichtung von eigentlichen (s. §. 29.) Lohn- und Wirthschaftsfuhren darf kein Postillon Hut, Collet, Mantel oder Posttrompete tragen, wogegen der Gebrauch des Kittels und der übrigen Bekleidungsstücke auch dabei zulässig ist[57]).

§. 15. Von der Bekleidung der Hülfsanspänner.

Werden Hülfsanspänner zur Beförderung von Posten verwendet, so sind solche niemals in Postmontur zu kleiden, oder wol gar nur mit einzelnen Monturstücken zu versehen, sondern es ist lediglich darauf zu halten, daß sie in ihrem gewöhnlichen Anzuge thunlichst reinlich gekleidet und unter allen Umständen mit einem Armschilde und einer Posttrompete versehen sind, weshalb bei allen Posthaltereien, wo öfters Hülfsanspänner gebraucht werden, auf einen gehörigen Vorrath davon Bedacht zu nehmen ist[58]).

§. 16. Unterstützungs-Casse.

Bei der Ober-Postdirection besteht seit dem Jahre 1831 eine besondere Belohnungs- und Unterstützungscasse, welcher folgende Fonds und Zuflüsse zugewiesen sind:

a) die Zinsen des bereits früher aus den verkauften alten Acten, Postrechnungen, Charten, Manualien, unbestellbaren Gegenständen, Postschein-Gebühr-Antheile u. s. w. gewonnenen Stamm-Capitals und eines von dem verstorbenen Ober-Postamtsrathe Borberg für niedere Postbediente ausgesetzten Legats von 1000 Thalern;

b) der Erlös aus den in dem verflossenen sechsten Jahre bei sämmtlichen Postanstalten entstandenen, der längern Aufbewahrung nicht bedürfenden Charten, Manualien, Rechnungen u. s. w., welche von Jahr zu Jahr zu Ausgang jeden Jahres in das Post-Wirthschafts-Depot zum Verkauf eingesendet werden[59]); (§. 10.)

---

57) Regulativ für die Bekleidung der Postillons, vom 7. März 1843. (P.-V.-Bl. St. 6. S. 36—47.

58) Angef. Regulativ §. 24.

59) S. hierüber: Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 25. Octbr. 1822. — Vd. d. O.-P.-Dir. v. 27. Dec. 1843. (P.-V.-Bl. St. 22. Nr. 129.)

c) der Erlös aus den bei den Postanstalten als unbestellbar und unabgefordert liegen gebliebenen Gegenständen und Geldbriefen, wenn die vorgeschriebene Aufbewahrungszeit und öffentliche Bekanntmachung der Adressaten von Seiten der Ober-Postdirection erfolglos geblieben ist[60];

d) das Drittheil von allen Geld- und Briefschein-Gebühren, nach Bestreitung der Druckkosten für diese und die Personenscheine, sowie der Netto-Ertrag der Dresdner und Leipziger Postberichte, und

e) die Strafen von Postbedienten für Versäumnisse und Disciplinarvergehen, ingleichen von allen Post-Contravenienten[61]).

Aus dieser Unterstützungscasse erhalten

1) diejenigen Postillons und Wagenmeister, welche

a) nach einer fünfzehnjährigen vorwurfsfreien Dienstzeit das zweifache Ehrenzeichen erhalten, ein Geschenk von zehen Thalern,

b) nach einer zwanzigjährigen vorwurfsfreien Dienstzeit das dreifache Ehrenzeichen erhalten haben, einen monatlichen Zuschuß von einem Thaler,

auch wenn solche noch im Postdienste stehen;

2) diejenigen wegen Altersschwäche oder Gebrechlichkeit, oder wegen eines erweislich im Postdienste erlittenen Unfalls dienstunfähig gewordenen und bedürftigen Postillons und Wagenmeister, wenn sie

a) das einfache Ehrenzeichen tragen, 1 Thaler,

b) das zweifache, 1½ Thaler, und

c) wenn sie das dreifache Ehrenzeichen tragen, 2 Thaler monatliche Unterstützung.

Die monatliche Unterstützung von 1½ Thaler erhält ein tadellos gedienter Postillon auch dann, wenn er, nach einer dreißigjährigen Dienstzeit zwar für den schwerern Dienst untüchtig geworden ist, aber nicht verhindert wird, den leichtern Dienst noch fortzusetzen oder den Wagenmeister zu machen.

Bei besonderer Verdienstlichkeit werden auch noch höhere monatliche Unterstützungen gewährt[62]).

Der Anspruch auf die zu erwartenden monatlichen Unterstützungen oder der Fortgenuß der bereits bewilligten Unterstützungen kann in gewissen Fällen, namentlich bei heimlicher Mitnahme von Briefen und Packeten und uneingeschriebener Personen, wegen

---

60) S. hierüber: Vd. d. O.-P.-Dir. v. 29. Dec. 1843. (P.-V.-Bl. St. 23. Nr. 131.)

61) Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 20. April 1831, sub 35.

62) a. a. O. sub 23.

unverantwortlicher Versäumniß bei Beförderung der Posten und andern Dienstvergehen, theils ganz verloren gehen, theils auf die Hälfte herabgesetzt werden[63]). Und

3) werden aus dieser Casse Unterstützungen bis zur Höhe von 24 Thlr. jährlich, sowie einzelne Belohnungen und Unterstützungen, unter und bis zu diesem Betrage, durch die Ober-Postdirection bewilligt und verabreicht:

a) an die von ihrem Dienstherrn salarirt werdenden Briefträger, Kofferträger und Packer bei den größern Postämtern, (wo sie neben dieser Function keinem andern Erwerbzweige sich widmen können), namentlich auch an die Gehilfen in Leipzig, wenn sie nach einer längern Dienstzeit, in Folge von Krankheiten, im Dienste erlittener Unglücksfälle, oder wegen Gebrechlichkeit und Altersschwäche, einer Unterstützung eben so würdig als bedürftig sind;

b) an solche Privatpostschreiber, welche, nachdem sie wenigstens 15 Jahre treue Dienste bei einem Postamte oder einer größern Posterpedition geleistet haben, wegen Kränklichkeit oder Gebrechlichkeit, ohne ihre Schuld, ihre Condition aufgeben müssen, oder wegen hohen Alters unfähig werden, ihre Dienste fortzusetzen und sich in einer hülfsbedürftigen Lage befinden[64]).

§. 17. Von den Posthäusern.

Die Posthäuser, welche an wohlgelegenen Orten und an der Straße liegen sollen und an welchen das königliche Postschild und Wappen zu affigiren ist, genießen, gleichviel ob es fiscalische oder Privat-Häuser sind, in Hinsicht der darin befindlichen Posterpedition, die Gerechtsame privilegirter Oerter. Der Eintritt in die Expedition ist nicht gestattet[65]).

In dem Posthause jeder Station soll, zur Aufnahme der Reisenden, ein anständiges, im Winter geheiztes und des Nachts erleuchtetes Zimmer (Passagierstube) eingerichtet sein, während der Nacht Einer von den Leuten Wache halten und fortwährend Licht unterhalten werden, auch beim Eingange zum Posthause ein Glockenzug angebracht sein[66]).

---

63) a. a. O. sub 25.

64) a. a. O. sub 33.

65) Postordn. v. 27. Juli 1713, §. 6 u. 7. (Cod. Aug. T. II. S. 1049.) — Vd. v. 20. Dec. 1708. (ib. S. 1033.) — Regulativ v. 10. Juli 1783, §. 11. (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 553.), conf. Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 25. Aug. 1783.

66) Bekanntm. des geh. Finanz-Colleg. v. 6. März 1822, §. 14. (Ges.-S. St. 8. Nr. 14. S. 181.)

Fiscalische Posthäuser giebt es zur Zeit nur in Dresden, Leipzig, Budissin, Chemnitz und Schneeberg, welche nach allgemeiner Vorschrift der Gerichtsbarkeit der ordentlichen Obrigkeit an und für sich entnommen und den königlichen Justizämtern unterworfen sind[67]).

§. 18. Verhalten des Publikums gegen die Postbeamten.

Nächstdem genießen auch die Postbeamten, selbst die geringsten unter ihnen, eines besondern Schutzes, und Niemand darf sie, ohne sich einer harten Ahndung auszusetzen, mit Verbal- oder Realinjurien beleidigen, am wenigsten aber sie in ihren dienstlichen Verrichtungen behindern. Die Postbeamten sind befugt und verpflichtet, wenn Reisende oder andere Personen sich in den Posterpeditionen, Posthäusern, oder während der Fahrt im Wagen, oder beim Ein- und Aussteigen, unanständig, grob oder ungestüm gegen Postbeamte oder gegen Mitreisende bezeigen und sich den bestehenden Anordnungen nicht unterwerfen, erforderlichen Falls, Behufs der Bedeutung der Excedenten, die Polizeibehörde zu requiriren, auch denselben die Weiterbeförderung mit den Posten sofort zu versagen[68]). Ferner hat der Postmeister der nächsten Station das Recht, den sich der Selbsthülfe und Thätlichkeiten erlaubenden Extrapost-Reisenden die Pferde zur Weiterreise so lange zu verweigern, bis die Sache Obrigkeitswegen untersucht und, nach Befinden, geahndet oder von dem Reisenden eine angemessene Caution bestellt worden ist[69]).

§. 19. Verhalten der Postbeamten gegen das Publikum.

Dahingegen ist auch den Postbeamten zur strengen Pflicht gemacht, sich nicht nur selbst eines dienstfertigen und bescheidenen Betragens gegen das Publikum, ohne Unterschied des Standes, stets zu befleißigen, sondern auch die untern Postbedienten zur Willfährigkeit, Höflichkeit und Nüchternheit alles Ernstes anzuhalten. Werden von Seiten des Publikums unbillige und unstatthafte Ansprüche und Zumuthungen an die Postofficianten gemacht, so haben

---

67) Gesetz über privileg. Gerichtsstände v. 28. Jan. 1835, §. 19. (Ges.- u. V.-Bl. St. 3. Nr. 19. C. S. 78.)

68) Postordn. vom 27. Juli 1713, §. 7 u. 69. — Patent vom 4. Juni 1716. — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 19. Juli 1748. — Rescr. vom 25. April 1766. (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1823.) — Avertissement d. O.-P.-Amts v. 4. Juli 1768. (ibid. S. 1831.) — Gen.-Vd. dess. v. 20. Decbr. 1834 in fin. — Vergl. auch: Mandat vom 27. Juli 1701. (Cod. Aug. T. II. S. 1027.) — Postordn. v. 19. Mai 1693 (ibid. 1073.) und C. Heinr. v. Römer, Staatsrecht des Churfürstenthums Sachsen ꝛc. Halle, 1792. Th. 3. Hptabth. 2. Abschn. 10. §. 6. S. 264.

69) Bekanntm. des Geh. Fin.-Colleg. vom 6. März 1822, §. 32. (Ges.-S. S. 184.) — Postordn. v. 27. Juli 1713, §. 61.

sie diesen eine eben so gemessene als bescheidene Belehrung, unter Berufung auf die bestehende Postverfassung, entgegen zu setzen[70]).

§. 20. Weg zu Beschwerden.

Beschwerden gegen Postbeamte oder über das Postwesen überhaupt können unmittelbar bei dem Finanz-Ministerio zu Dresden, nächstdem bei der Ober-Postdirection zu Leipzig, den Amtshauptmannschaften und an den Orten, wo das Postfuhrwesen durch einen besondern Posthalter besorgt wird, bei dem Postamte oder der Posterpedition des Orts angebracht werden.

Auch ist auf allen Stationen und an den Orten, wo die mit den Eilposten Reisenden speisen, ein eigenes, von der Ober-Postdirection autorisirtes Buch zur Eintragung der etwa anzubringenden Beschwerden vorhanden. In dieses Buch, welches den Reisenden nicht nur unweigerlich vorzulegen ist, sondern auch an einem in die Augen fallenden Orte aufliegen soll, können dieselben, mit Beifügung ihres Namens, Standes und Wohnortes, ihre Beschwerden über die Beförderungsart und das Betragen der Posthalter und Postillons, sowie über die mangelhafte Beschaffenheit der Postwagen, Beichaisen, Postpferde, über die Bewirthung u. s. w. eintragen. Auch sind die Posthalter gehalten, die Extrapost-Reisenden und Couriere sogleich nach ihrer Ankunft vor der Posthalterei und noch vor der Umspannung, es sei bei Tag oder Nacht, bei Vermeidung von 2 Thalern Strafe im Unterlassungsfalle, zu befragen, ob sie über die rückliegende Station oder den überführenden Postillon eine Beschwerde anzubringen haben, in welchem Falle ihnen sofort das Beschwerdenbuch vorzulegen ist.

Diese Beschwerdenbücher sind von den Postämtern von Woche zu Woche zu revidiren und die darin eingetragenen Beschwerden abschriftlich zur Ober-Postdirection, soweit nöthig und möglich ist, unter Darlegung der dabei obwaltenden und erörterten Umstände, einzusenden.

---

70) Postordn. v. 27. Juli 1713, §. 69. (Cod. Aug. T. II. S. 1047.) — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 24. März 1731. (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1765.) — Gen.-Vd. dess. v. 19. Juli 1748. (a. a. O. S. 1783.) — Gen.-Vd. dess. v. 9. Juli 1753. (a. a. O. S. 1795.) — Gen.-Vd. dess. v. 27. Octbr. 1763. (a. a. O. S. 1811.) — Gen.-Vd. dess. vom 15. Octbr. 1766. (a. a. O. S. 1825.) — Avert. dess. v. 4. Juli 1768. (a. a. O. S. 1831.) — Gen.-Vd. dess. v. 28. Decbr. 1771. (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 493.) — Gen.-Vd. dess. v. 27. Septbr. 1777, sub 3. (a. a. O. S. 515.) — Bek. des Geh. Fin.-Coll. v. 6. März 1822, §. 31. (Ges.-S. S. 182.) — Instr. v. 6. März 1823, §. 22. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831, §. 11 u. 30. sub 4. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832, §. 8. — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts vom 20. Decbr. 1834 in fin. — Dienstanw. f. d. Briefträger v. 18. Juni 1836, §. 20.

Auch wird von denselben bei Inspectionsreisen der Postcommissarien Einsicht genommen[71]).

§. 21. Von den ehemaligen Almosenbüchsen auf den Poststationen.

Um die Postreisenden bei der Ankunft der Posten in den Posthäusern „von dem Anlaufen derer Bettler und liederlichen Leute, so sich des Stehlens beflissen," zu befreien, war früher die Einrichtung getroffen, daß in den Fluren der Posthäuser oder in den Passagierstuben an einem hellen, in die Augen fallenden Orte verschlossene Almosenbüchsen, welche eine ihrer Absicht gemäße, zur Mildthätigkeit ermahnende Auf- oder Ueberschrift trugen, für beständig aufgestellt waren. Dieselben wurden nach Verlauf jeden Halbjahrs geöffnet und die sich darin vorfindenden Gelder zur Ober-Postcasse eingesendet, von welcher sie an die Hauptcasse der allgemeinen Straf- und Versorgungs-Anstalten abgeliefert wurden.

Durch das Gesetz wegen veränderter Bestimmung gewisser, der Hauptcasse der allgemeinen Straf- und Versorgungs-Anstalten gewidmeten Zuflüsse[72]) wurde jedoch diese seit dem Jahre 1716 bestandene Einrichtung aufgehoben. Der Ertrag war übrigens höchst unbedeutend[73]).

§. 22. Von der frühern Lohnfuhrabgabe.

Alle inländische und fremde Land-, Lohn- und Miethkutscher hatten früher, abgesehen von den noch ältern Bestimmungen, vom Jahre 1829 an, von einer jeden auf zwei Meilen und weiter sich erstreckenden Personenfuhre von Orten oder über Orte, wo Posthaltereien bestehen, neun Pfennige [später 1 Ngr.[74])] für das Pferd und die Meile, ohne Rücksicht auf die Zahl der Personen, als Abgabe an die Postcasse zu entrichten[75]).

Diese Abgabe war gegen Empfang eines Erlaubnißscheins zu Verrichtung der Lohnfuhre bei der Postanstalt desjenigen sächsischen

---

71) Vd. v. 25. April 1814. — Bek. des Geh. Fin.-Colleg. v. 6. März 1822, §. 30. (Ges.-S. S. 184.) — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 26. März 1822. — Cours-Vd. v. 31. Dec. 1823. — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts vom 21. März 1825, sub 4. — Gen.-Vd. v. 24. Aug. 1827. — Vd. v. 11. Febr. 1830. — Dienstanw. für die Posthalter v. 18. Juni 1836, §. 9. — Vd. v. 27. Novbr. 1841. (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 24.)

72) Ges. vom 26. Juni 1837. (Ges.- u. V.-Bl. St. 6. Nr. 26. S. 69.)

73) Man sehe hierüber: Resc. v. 7. Mai 1716, v. 7. August 1716 u. v. 23. Jan. 1717. (Cod. Aug. T. II. S. 1099—1102.) — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 20. Septbr. 1734 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 487.) u. v. 9. Mai 1779. (a. a. O. S. 523.) — Cours-Vd. d. O.-P.-Amts v. 9. Octbr. 1834 u. v. 20. Juli 1837.

74) Vd. d. Fin.-Minist. v. 12. Dec. 1840. (Ges.- u. V.-Bl. St. 26. Nr. 123. — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 20. Dec. 1840, sub 27. e.

75) Bek. d. Geh. Fin.-Coll. v. 12. Novbr. 1828, §. 2. (Ges.-S. St. 31. Nr. 45. S. 264.)

Gebietsorts, von wo die Lohnkutscher abfuhren, für den ganzen Weg der Reise oder bis zu dem Punkte, wohin mit sächsischem Postgespann gefahren werden kann, im Voraus zu bezahlen[76]).

Der gedachten Abgabe und den diesfallsigen Anordnungen waren die inländischen Lohnkutscher bis zum Schlusse des Jahres 1834 unterworfen, von welchem Zeitpunkte ab sie, in Gemäßheit des Gewerb- und Personalsteuergesetzes[77]), von Entrichtung der erwähnten, an die Postcasse zu entrichtenden Abgabe befreit und mit Gewerbsteuer belegt wurden. Nach §. 17. des genannten Gesetzes haben nämlich diejenigen, welche mit Fracht- oder Personenfuhrwerk oder mit Verleihen von Pferden Gewerbe treiben, wenn sie zwei Pferde oder mehr besitzen, von jedem Pferde 1 Thlr. 8 Gr. (= 10 Ngr.)[78]), wenn sie nur 1 Pferd besitzen 16 Gr. (= 20 Ngr.) jährlich als Gewerbsteuer zu entrichten. Vom 1. Jan. 1844 an fiel auch die, nur noch von den ausländischen Lohnkutschern forterhobene Abgabe zur Postcasse weg und dieselben wurden den Inländern ganz gleich gestellt[79]). Die den Postanstalten in Betreff dieser Abgabe bis dahin obgelegene Cassen- und Rechnungsführung ist demnach nun gänzlich in Wegfall gekommen[80]).

§. 23 Von der Besteuerung der Posthalter.

Die Posthalter sind für die zum ordinairen und Extra-Postdienste instructionsmäßig zu haltenden und für die zum Feldwirthschaftsbetriebe gebraucht werdenden Pferde von Entrichtung von Gewerbsteuer befreit. Dahingegen ist von diesen, wenn sie Pferde zur Verrichtung von Lohnfuhren, im Gegensatz der ordinairen und Extra-Postfuhren halten, die gesetzliche Gewerbsteuer in vierteljährlichen Terminen vermittelst Einnahmestellung in der Quartals-Rechnung Cap. 5. an die Hauptpostcasse zu entrichten[81]).

Zu diesem Behufe haben die Posthalter zu näherer Nachweisung des auf den ihnen anvertrauten Stationen befindlichen Pferdebestandes eine Uebersicht darüber, wie viel Pferde

1) zum ordinairen Postdienste,

---

76) a. a. O. §. 3.

77) Ges. v. 22. Nov. 1834, §. 1. c. (Ges.-S. St. 34. Nr. 78.) — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 11. Dec. 1834.

78) Nach dem neuen Gewerb- u. Personalsteuergesetz v. 24. Dec. 1845, §. 35. (Ges.- u. V.-Bl. St. 17. Nr. 78. S. 325.) 1 Thlr. bis 1 Thlr. 10 Ngr.

79) Vd. v. 2. Novbr. 1843. (Ges.- u. V.-Bl. St. 16. Nr. 58.) — Vd. d. O.-P.-Dir. v. 20. Novbr. 1843. (P.-V.-Bl. St. 20. Nr. 122.)

80) Vd. d. O.-P.-Dir. v. 20. Nov. 1843. (a. a. O.)

81) Gewerb- u. Personalsteuergesetz v. 24. Decbr. 1845, §. 36. (Ges.- u. V.-Bl. St. 17. Nr. 78.) — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 15. Juni 1835. — Cours-Vd. d. O.-P.-Amts v. 24. Febr. 1835.

2) zum Extrapost-, Courier- und Staffettendienste, ingleichen zur Beförderung von Beichaisen und Beiwagen,
3) zum Wirthschafts-Bedürfnisse und
4) zur Verrichtung von Lohnfuhren[82]),

bei dem Anfange des vierten Quartals eines jeden Jahres vorhanden waren, nach dem der Verordnung der Ober-Postdirection vom 12. December 1843, sub I. beigefügten Schema[83]) alljährlich anzufertigen und spätestens bis Ende Octobers zur Ober-Postdirection einzusenden.

Die Personalsteuer haben die Inhaber einer Poststation nur von dem reinen Dienst-Einkommen, unter Abzug dessen, was zum Dienstaufwand bewilligt worden, zu entrichten, und die Fuhr- und Rittlöhne sind hierbei nicht in Ansatz zu bringen[84]).

Die früher von den Posthaltern zur Postcasse zu entrichten gewesene Abgabe an 2 gGr. vom Thaler des Extrapostverdienstes und 1 gGr. vom Thaler des Courier- und Staffettenverdienstes ist dahingegen vom 1. Juli 1835 an in Wegfall gekommen[85]).

(Fortsetzung folgt.)

---

2. Der Postdienst auf der Eisenbahn.

Bureaux ambulants. (Fliegende Posten; Eisenbahnposten.)

Die Bureaux ambulants sind eine der nützlichsten Erfindungen des 19. Jahrhunderts. England und Belgien haben sie zuerst eingeführt, dann Frankreich, zugleich mit den Eisenbahnen, deren natürliche Folge sie waren. Auch gebührt Frankreich das Verdienst, die Bureaux ambulants auf einen höhern Grad von Vollkommenheit gebracht zu haben.

In Deutschland hat zuerst Baden die Bureaux ambulants unter dem Namen Eisenbahn-Posterpeditionsbureaux ins Leben gerufen.

Zunächst in einem allgemeinen Bilde zu zeigen, was die Bureaux ambulants sind und wie sie arbeiten, ist der wesentliche Zweck dieser, übrigens nach französischen Quellen bearbeiteten Skizze.

In einem zweiten Artikel werden wir dagegen, mit Uebergehung derjenigen Specialitäten des englischen, belgischen und

---

82) Dienstanw. f. d. Posthalter v. 18. Juni 1836, §. 16. — Vd. d. O.-P.-Dir. v. 29. Aug. 1844. (P.-V.-Bl. St. 13. Nr. 179.)

83) P.-V.-Bl. v. J. 1843. St. 22. Nr. 127. S. 130.

84) Vd. d. Fin.-Minist. v. 16. Febr. 1834. Vergl. Cours-Vd. d. O.-P.-Amts v. 24. Febr. 1834.

85) Verordn. d. Fin.-Minist. v. 27. Mai 1835. (Ges.- u. V.-Bl. St. 13. Nr. 54.) — Gen.-Vd. d. O.-P.-Amts v. 15. Juni 1835.

französischen Verfahrens, welche für Deutschland bei wesentlich verschiedener Organisation nicht maßgebend sein können, eine Darstellung aller Einzelheiten dieses Dienstes folgen lassen, wie derselbe auf unsern deutschen Eisenbahnen zweckgemäß einzurichten sein möchte, wobei wir wesentlich auf diejenigen Einrichtungen Bezug zu nehmen haben werden, welche wie oben angedeutet, bereits in Baden zur Ausführung gelangt sind. —

Die Bureaux ambulants haben im Allgemeinen den Zweck, schritthaltend mit der, durch die Dampfkraft gebotenen möglichsten Schnelligkeit der Beförderung überhaupt, auch den Correspondenzverkehr gleichmäßig zu beschleunigen.

Die Arbeit geschieht, während der Zug sich bewegt, also unterwegs; sie auszuführen bedarf es einer geringeren Zahl von Arbeitern und die Möglichkeit von Unterschleifen ist beträchtlich vermindert.

Da die ganze Fahrzeit zu den verschiedenen nothwendigen Manipulationen bestimmt ist, so können viele Irrungen vermieden werden, die außerdem, bei drängendem Postschlusse im Posthause, nur zu häufig vorkommen.

Wir geben in Folgendem die Beschreibung der äußeren und inneren Einrichtung eines Wagens, in welchem sich das Büreau befindet und wie solche auf den französischen Bahnen in Gang sind.

Der Kasten des Wagens ist rothbraun lackirt und roth verziert. An jeder Seite, im oberen Theile, befinden sich zwei Fenster, getrennt durch blinde Fenster, wodurch der Wagen selbst ein gefälligeres Ansehn erhält. Die blinden Fenster stellen herabgelassene Jalousten vor.

Die Decke des Wagens ist mit fünf Oberlichtern versehen.

Durch diese fünf Oberlichter wie durch die vier Fenster an beiden Seiten des Wagens erhält das Innere Licht und Luft.

Die Fenster widerstehen jeder Witterung.

Auf dem Verdeck ist eine Glocke angebracht, deren Zug vom Innern des Wagens aus bewirkt wird.

Der Wagen kann geheizt werden; ein Heizapparat, in Form einer umgestürzten Glocke, befindet sich im Innern; er heizt acht Stunden lang, ohne daß eine Erneuerung des Heizmaterials nöthig wäre.

Der Wagen hat in der Regel sechs Räder, während die gewöhnlichen Personenwagen nur vier Räder haben.

Die Anwendung von sechs Rädern macht die Bewegung weniger fühlbar und die vollkommensten Federvorrichtungen lassen nur eine kaum merkbare Erschütterung zu.

Selbst bei dem heftigsten Stoßen vermag man zu schreiben mit aller nur immer bei dem Postdienste erforderlichen Bestimmtheit und Leichtigkeit; wir haben Geschriebenes gesehen, welches aus-

geführt wurde bei einer Schnelligkeit des Zuges von 12 Lieues auf die Stunde. Dies zu ermöglichen wird erfordert, daß man stehend schreibt, die Elbogen gegen den Körper drückt, mit der linken Hand die das Papier haltende Tafel hält und auf diese Tafel die rechte Hand stützt, dergestalt also, daß das Papier, die beiden Hände und der Körper zugleich der Bewegung des Wagens folgen. —

Das Innere des Wagens ist mit womöglich noch größerem Vorbedacht eingerichtet. Alles hat seinen Zweck, seinen Nutzen in specieller Beziehung auf den Dienst.

Die ganze Länge des Wagens wechselt von $5\frac{1}{2}$ bis zu 7 Mètres. Er ist getheilt in zwei ungleiche Räume. Das eigentliche Büreau nimmt $\frac{2}{3}$ des Raums ein, das andre Drittel bildet den Vorraum, aber ebenfalls für den Postdienst bestimmt.

Beide Räume können getrennt werden durch eine nach Belieben zu schließende oder zu öffnende Thür.

Diese Einrichtung ist namentlich mit Rücksicht auf die Winterszeit getroffen worden, indem dann während der Abgabe und Annahme der Poststücke an den Unterwegsorten der größere Raum abgeschlossen und so die außerdem verloren gehende Ofenwärme erhalten werden kann. Die meiste Zeit über bleibt diese Thür geöffnet.

So hoch, daß man sich mit dem Arme auflegen kann, laufen Schränke an den Wänden herum, mit Fächern, Kästen und Schubladen.

Die Platten dieser Schränke dienen als Arbeitstische.

Darüber befestigt an den Wänden befinden sich offene Gefache, bezeichnet mit den Namen der Orte, wohin die Briefschaften bestimmt sind.

In den Kästen (coffres) und Schränken befinden sich lederne Säcke aller Größen, in welche die Briefschaften verpackt werden.

In den Schubladen befinden sich die verschiedenen Expeditionsutensilien, als Schreibzeuge, Charten, Siegel, Ballen für rothe und schwarze Farbe zum Stempeln, Stempel, Messer, Siegellack, Bindfaden ꝛc.

Die Manuale, Journale ꝛc. befinden sich in besonderen Fächern.

In einem besonderen Schranke befinden sich die Effecten der Expedienten.

Zwei andre Schränke an dem, dem Vorraum entgegengesetzten Ende des Büreau sind für die Werthstücke bestimmt.

Zwischen diesen Schränken ist ein hinreichender Raum gelassen, in dessen Mitte das die Wärme ausströmende Rohr des Heizapparats sich öffnet.

Alle nur mögliche Vorsicht ist hier angewendet und kein denkbarer Unglücksfall zu fürchten.

An derselben Seite aber über den Gefachen, fast oben an der Decke, ist in einem Holzgehäuse die Uhr angebracht.

Sie sagt dem Expedienten, ohne daß er den Blick aus dem Fenster zu thun braucht, in jedem Augenblicke, wo sich der Zug befindet und wie viel noch Zeit bleibt bis zur nächsten Station.

Für den Nachtdienst sind mehrere Carcel-Lampen angebracht, entweder in den Ecken des Büreau's oder an der Decke.

Trotz des Stoßens, trotz der reißenden Schnelligkeit des Zugs geben diese Lampen ein ebenso gleichmäßiges und ruhiges Licht, als wenn der Wagen stünde.

Die an den Wänden herumlaufenden Gefache sind natürlich an den Fenstern unterbrochen; hier, zu beiden Seiten des Fensters, sind in für die Hand leicht erreichbarer Höhe die Stempel aufgehängt, mit welchen die Briefe der Fahrt versehen werden.

Vor dem einen Fenster ist ein tüchtig gepolsterter Holzblock angebracht, auf welchem die Briefschaften ohne mögliche Beschädigung gestempelt werden.

Die Stempelfarbebüchsen sind von Bronze, ebenso die für den Bindfaden bestimmten, urnenartig gestalteten.

Alles ist solid und dauerhaft gemacht, um der Zeit und unvorhergesehenem Stoßen ꝛc. zu widerstehen.

Daher sind auch die Sitze mehr massiv als bequem, mit Ausnahme eines derselben, der ein sogenannter Reitschemmel ist. Der Expedient, auf demselben sitzend, ohne doch mit den Füßen den Boden zu berühren, ermüdet daher fast gar nicht und arbeitet beinahe stehend.

Der Vorraum des Postwagens oder der Wagenpost ist bei den französischen für den inländischen Dienst bestimmten Bureaux ambulants nicht in gleicher Weise eingerichtet, wie der bei den für die ausländische Correspondenzbeförderung bestimmten Büreaux.

Für den gewöhnlichen Dienst enthält der Vorraum Schränke und Gefache in der schon beschriebenen Art.

Für den ausländischen Dienst ist die Einrichtung anders.

Eine lange Tafel, ohne Regale, ist hier in der ganzen Länge des Vorraums angebracht. Darauf befinden sich die Waagen und Gewichte.

Die auswärtige Correspondenz wird nach dem Gewichte packetweise (en bloc) vernommen, nämlich nach dem Verhältnisse von so und so viel für 30 Grammes.

Sind die ganzen Packete gewogen, so werden nacheinander auch die einzelnen Briefe vorgenommen, tarirt und ausgewogen auf den feineren Briefwaagen.

Diese letztern sind so ausgezeichnet eingerichtet, daß trotz der Bewegung des Zugs und der dadurch herbeigeführten Erschütterung des Wagens doch die genaueste Verwiegung möglich ist. —

Die Thüren des Büreau's werden mit Schloß und Riegel verschlossen.

Während der Zug sich fortbewegt, schließt man blos mit dem Riegel; besorgt man aber, daß der einfache Riegel aus der Schließkappe in Folge stattfindender starker Stöße springen möchte, oder will man überhaupt für alle Fälle sicher sein, so hat man eine doppelte Vorsicht genommen.

Man hat nämlich einen doppelten Riegel und eine Sicherheitskette von gestähltem Eisen im Innern angebracht.

Die Abgabe der Briefsäcke, Beutel ꝛc. und die Annahme neuer Poststücke ꝛc. an den Unterwegsorten wird sehr oft bewirkt, ohne daß die Züge vollständig anhalten; in diesem Falle dient die Sicherheitskette dem Büreaudiener, der vom Innern aus oft die schwersten Säcke ꝛc. hinausgiebt und empfängt, als Stützpunkt, ohne Gefahr zu laufen, von seiner Last mit fortgerissen zu werden.

Die eigentliche Arbeit der Posterpedienten theilt sich in das Geschäft der Annahme der Briefschaften und in das der Spedirung und der eigentlichen sogenannten Expedirung und zwar auf dem Hinwege wie auf dem Rückwege.

Die Briefschaften aller Art, unterwegs oder an den Endpunkten gesammelt, gelangen ungeordnet in das Büreau, kurze Zeit nachher müssen sie sortirt, taxirt, gezählt und nach allen Richtungen hin vertheilt, wieder hinauswandern.

Durch die eingeführte Thätigkeit der Bureaux ambulants ist es nun eben möglich geworden, daß Briefe, welche außerdem 10, 15 und 20 Stunden in Postämtern, die nur einige Lieues vom Bestimmungsorte entfernt liegen, lagern mußten, jetzt in 15 und 20 Minuten den Ort ihrer Bestimmung erreichen und dann sofort ausgetragen werden können.

Die Schnelligkeit des Geschäfts ist auf diese Weise um das Hundertfache vermehrt. —

Um die Briefschaften zu verwahren, bedient man sich lederner Säcke, deren Oeffnung durch ein Kettenband von Kupfer (eine Art von Vorlegeschloß mit doppelter Platte, doppeltem Schildchen) verschlossen wird, deren eines den Namen des Büreau's, das andere den des Ortes der Bestimmung in gravirter Schrift zeigt.

Zu diesem Vorlegeschloß haben sowol das Bureau ambulant wie das betreffende Postamt den Schlüssel.

Man schließt das Schloß leicht durch den bloßen Druck einer innern Feder.

Eine andere Art von Säcken oder Taschen, bestimmt zu Aufnahme von recommandirten Briefen und kleineren Werthstücken, wird mit dem Siegel des Büreau's versiegelt.

Diese Art von Säcken bilden bei der Wichtigkeit ihres Inhaltes den Gegenstand besonderen Augenmerks.

Der Vorstand des Büreau's allein öffnet und schließt derartige Säcke oder Taschen. —

Bei jeder Station beschränkt man sich übrigens nicht darauf, den für den Anhaltepunkt bestimmten Sack abzugeben, sondern man giebt da auch andere durch reitende Boten weiter nach der benachbarten Provinz zu befördernde Säcke ab.

Auf dem Rückwege nach dem Ausgangspunkte gewähren die Bureaux ambulants aber einen Vortheil von der allergrößten Wichtigkeit, indem die dahin bestimmten Briefschaften schon unterwegs nach den Bestellbezirken sortirt werden, dergestalt, daß sie sofort nach der Ankunft ausgetragen oder, was Paris anlangt, durch die daselbst neuerlich eingeführten Post-Omnibus befördert werden können.

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Preußen.

Bekanntmachung.

Des Königs Majestät haben mittelst allerhöchster Kabinets-Ordre vom 21. September d. J.[1]) verordnet, daß die in den §§. 7, 8, 9 und 10 des Porto-Regulativs vom 18. Dec. 1824 vorgeschriebene Tax-Bestimmungen vom 1. Octbr. d. J. an aufgehoben werden und auf sämmtliche Brief- und Schriftensendungen die im §. 11 des Porto-Regulativs vorgeschriebene Gewichts-Progression Anwendung finden soll.

Von dem gedachten Termine an wird daher die Beförderung der über 2 Loth schweren Schriftensendungen mittelst der Reit- und Courierposten, bei welchen bis dahin für jedes halbe Loth Mehrgewicht die Hälfte des einfachen Porto mehr zu erheben war, gegen Erlegung der Schrifttaxe erfolgen, nach welcher das Porto in folgender Progression steigt:

von 2 bis 8 Loth 3faches Briefporto,
= 8 = 16 = 4 = =

über 16 Loth so lange das 4fache Porto, bis das doppelte Packetporto mehr beträgt.

Die Beförderung solcher über 2 Loth schweren Sendungen kann jedoch mit den Reit- und Courier-Posten nur soweit erfolgen, als solches ohne Nachtheil für die prompte Abfertigung und schnelle Beförderung dieser Posten möglich ist. Andernfalls erfolgt deren Beförderung durch die sonst bestehenden Postgelegenheiten.

Berlin, den 14. October 1848.

General-Post-Amt.

---

1) Ges.-S. St. 48. Nr. 3050. S. 313.

Bekanntmachung.

Mittelst allerhöchster Kabinets-Ordre vom 8. April d. J. (Ges.-S. Nr. 14) ist vorgeschrieben worden, daß für Sendungen, deren Werth angegeben ist, außer dem Porto für das Gewicht, noch eine Assecuranz-Gebühr für den angegebenen Werth erhoben werden soll. Ferner bestimmt die gedachte allerhöchste Kabinets-Ordre, daß ein Declarationszwang nicht mehr stattfindet, daß aber im Falle des Verlustes einer nicht declarirten Geldsendung oder einer Werthsendung, welche bisher dem Declarationszwange unterworfen war, kein Ersatz geleistet wird.

Nach dieser gesetzlichen Vorschrift hat die Post beim Verluste nicht declarirter Sendungen nur dann Ersatz zu leisten, wenn der Werth derselben, die Taxe abgerechnet, weniger beträgt, als zehn Thaler pro Pfund. In solchen Fällen wird eine Assecuranz-Gebühr nicht erhoben, der Absender hat aber den Werth des Inhalts glaubhaft nachzuweisen, bevor Ersatz geleistet werden kann.

Werden Sendungen von geringerem Werthe als 10 Thaler pro Pfund von dem Absender freiwillig declarirt, so wird die Assecuranz-Gebühr von dem declarirten Werthe erhoben und im Verlustfalle nur letzterer von der Post erstattet, insofern von dieser nicht nachgewiesen werden kann, daß der declarirte Werth den gemeinen Werth der Sache übersteigt.

Berlin, den 21. October 1848.

General-Post-Amt.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Preußen.

Die Bestimmung, daß bei allen von Conducteuren oder Schirrmeistern nicht begleiteten Posten den Postillonen gestattet sein soll, sobald in den Postwagen noch unbesetzte Plätze vorhanden sind und unterwegs sich Personen zur Mitfahrt melden, diese Personen unter Beobachtung der betreffenden allgemeinen Vorschriften zur Beförderung anzunehmen, diese Bestimmung wird aus Rücksichten für die Sicherheit der Posten dahin beschränkt, daß zur Nachtzeit, und namentlich in unbewohnten Gegenden, von den Postillons unterwegs Personen nicht aufgenommen werden, und die Posten auf den Anruf derartiger Personen auch nicht anhalten dürfen [1]).

1) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 14. Octbr. 1848. (Amts-Bl. d. k. Post-Departements St. 50. Nr. 257.)

Briefe mit Wechseln sind in gleicher Weise zu behandeln, wie Sendungen mit hypothekarischen und anderen ähnlichen Documenten. Derartige Briefe sind daher, wenn der Inhalt declarirt ist, wie Geldbriefe zu behandeln und zu taxiren. Das correspondirende Publikum soll jedoch bei der Aufgabe solcher Sendungen darauf aufmerksam gemacht werden, daß dabei, um unnöthige Portovertheuerung zu vermeiden, nicht der Nennwerth des Inhalts, sondern nur derjenige Werth auf der Adresse anzugeben sei, welcher bei eintretendem Verluste zur Anschaffung anderer, den verlorenen im Werthe gleichstehender Stücke zu verwenden, mithin von der Postverwaltung auch nur zu ersetzen sein würde [2]).

Die Postillone können von jedem Postbeamten verlangen, mit „Sie" angeredet zu werden [3]).

Posterpeditionen sind eingerichtet worden: in Borbeck (Reg.-Bez. Düsseldorf, Kreis Duisburg) und in Ebeleben bei Sondershausen, im Fürstenthume Schwarzburg-Sondershausen. — Die Posterpedition und Station zu Brüninghausen ist aufgehoben worden. — In Zechriner Fähre (Reg.-Bez. Stettin, Kreis Usedom-Wollin) ist eine Station für ordinaire Posten eingerichtet worden. Vollständige Stationen befinden sich: bei den Posterpeditionen in Richtenberg, in Zempelburg, in Wronke und bei der Briefsammlung in Wischwill; eine Station für ordinaire Posten zu Stromberg (Reg.-Bez. Münster); eine Station für ordin. Posten und Extraposten aus dem Orte bei der Briefsammlung zu Bengheim, und in Pförten nur eine Station für Extraposten aus dem Orte. — Die Station bei der Posterpedition zu Pr. Oderberg ist aufgehoben worden.

Hannover.

Vom 1. Nov. an trat zu Ahlden an der Aller eine Postspedition in Wirksamkeit, die über Eystrup, an der Hannover-Bremer Eisenbahn, ihre Verbindungen erhält. — Das seit dem 1. October 1846 zu Lautenthal bestehende Relais wurde mit dem 1. October d. J. wieder aufgehoben.

Baden.

Die Posterpedition in Engen wurde aufgehoben und der dortige Dienst mit der Posthalterei Altdorf vereinigt. Ebenso wurde aufgehoben die Posthalterei Oberlauchringen. In Königshofen an der Tauber, Bezirksamts Borberg, sowie in dem Pfarr-

---

2) Verf. dess. v. 18. Octbr. 1848. (a. a. O. St. 51. Bescheid Nr. 20.)
3) Bescheid dess. v. 1. Nov. 1848. (a. a. O. St. 52. Bescheid Nr. 21.)

dorfe Langendenzlingen, Oberamts Emmendingen, wurde eine Brief- und Fahrposterpedition errichtet, in Efringen eine Post- und Eisenbahnexpedition.

Die Bahnstrecke von Schliengen bis Efringen ist dem Betriebe übergeben und der Anfangs- resp. Endpunkt der Course von Schliengen nach Efringen verlegt worden. Die Entfernung von Mannheim nach Efringen beträgt, unter Zugrundlegung der directen Entfernung von einer Station zur andern, $47\frac{1}{8}$ badische Stunden (à $4444,_{44}$ Mètres oder $14814,_{81}$ bad. Fuß. 25 bad. Stunden = 1 Grad).

Großherzogthum Hessen.

In Sprendlingen zwischen Bingen und Wöllstein trat mit mit dem 1. Aug. eine Posterpedition in Wirksamkeit.

Die Extrapostaxe für das Großherzogthum Hessen ist vom 1. Nov. an auf $1\frac{1}{2}$ Fl., die Estaffettentaxe aber auf $1\frac{3}{4}$ Fl. für das Pferd und die einfache Station zu 2 Meilen herabgesetzt worden. Für die Posthalterei Mainz hat wie bisher die Extrapost- und Estaffettentaxe 15 Kr. mehr zu betragen.

Mecklenburg-Schwerin.

Seit dem 1. Novbr. sind die in dem Postvertrage vom 14. Febr. 1846 stipulirten Portosätze für die Correspondenz zwischen den mecklenburg-schwerinschen und mecklenburg-strelitzschen Postbezirken einerseits und den Thurn- und Taxisschen Postbezirken andererseits auf folgende Sätze ermäßigt worden:

1) Mecklenburgsches Porto

für schwerinsche und strelitzsche Correspondenz aus und nach dem Taxisschen Postbezirke, insofern die Spedition über Hamburg stattfindet:

3 ß Courant oder $2\frac{1}{2}$ ß (früher 4 ß) Hamburger Courant für den einfachen 1 Loth Cölnischen Gewichts schweren Brief.

2) Taxissches Porto

für den 1. Rayon $3\frac{3}{4}$ ß Cour. oder 3 ß (früher 4 ß) Hamburger Cour.,
" " 2. " 6 " " " 5 " (" 6 ") " "
" " 3. " $8\frac{1}{2}$ " " " 7 " (" 8 ") " "
für den einfachen 1 Loth Cölnischen Gewichts schweren Brief [1]).

Zum 1. Rayon gehören: Die Fürstenthümer Lippe, die kurhessischen Provinzen Ober- und Niederhessen, der kurhessische Kreis

---

1) Verordn. d. großherz. mecklenburg. Cammer v. 11. Octbr. 1848. (Verordn.-Bl. d. großh. meckl.-schw. Postverw. St. 2. Nr. 5.)

Schmalkalden, die großherzoglich und herzoglich sächsischen, fürstlich schwarzburgschen und fürstlich reußischen Lande.

Zum 2. Rayon: Die kurhessischen Provinzen Fulda (excl. des Kreises Schmalkalden) und Hanau, das Großherzogthum Hessen, das Herzogthum Nassau, die Landgrafschaft Hessen-Homburg und die freie Stadt Frankfurt.

Zum 3. Rayon: Das Königreich Würtemberg, die Fürstenthümer Hohenzollern und der Canton Schaffhausen [2]).

Braunschweig.

Seit dem 1. October d. J. ist die Poststation zu Hessen einstweilen aufgehoben.

Die Beförderung der Correspondenz zwischen Braunschweig und dem größten Theile von Frankreich kann gegenwärtig auch durch Vermittelung der preußischen Posten auf dem Wege über Cöln und durch Belgien erfolgen. Für die Correspondenz nach den französischen Departements des Rheins, sowie nach dem südlichen Frankreich bleibt die Spedition über Frankfurt a. M. vorzuziehen. In Rücksicht darauf, daß auf der Route über Cöln die Briefe zwar am schnellsten, auf der bisherigen Route über Frankfurt a. M. aber das Porto nicht unbedeutend niedriger sich berechnet, sollen die Aufgeber von Briefen nach Frankreich den Speditionsweg selbst angeben. Diejenigen Briefe nach Frankreich, welche zur Aufgabe kommen, ohne daß auf deren Adressen der Speditionsweg vorgeschrieben, werden auf der Route, welche die schnellste Beförderung darbietet, abgesendet.

Die Briefe können frankirt und unfrankirt abgesendet werden. Eine theilweise Frankirung ist unzulässig.

Die Taxe für den einfachen Brief bildet sich:

1) bei der Spedition über Frankfurt a. M.

a) aus dem braunschweigischen Porto von $1\frac{3}{4}$ ggr.
b) " " Thurn- u. Taxisschen ꝛc. Transit-Porto von 2 "
c) " " französischen Porto von 2 "

so daß jeder einfache Brief zwischen jedem Postorte des Herzogthums Braunschweig und in Frankreich insgesammt $5\frac{3}{4}$ ggr. kostet.

2) bei der Spedition über Cöln

a) aus dem braunschweigischen Porto von 2 ggr.
b) " " preuß. Transit-Porto von $3\frac{1}{2}$ Sgr. = $2\frac{5}{6}$ "
c) " " franz. internen Porto von $3\frac{1}{2}$ " = $2\frac{5}{6}$ "

so daß bei der Leitung über Cöln jeder einfache Brief zwischen dem Herzogthum Braunschweig und Frankreich $7\frac{2}{3}$ ggr. kostet.

---

2) Circulare Nr. 14. dersf., v. 26. März 1846.

Auf diese verschiedenen Tarsätze findet folgende Brief-Gewichts-Progression Anwendung:

bis ½ Loth einfach,
über ½ = 1 = zweifach,
= 1 = 1½ = dreifach,
= 1½ = 2 = vierfach

u. s. w. für jedes fernere halbe Loth den vollen Briefportosatz mehr.

Recommandirte Briefe müssen bei der Aufgabe frankirt werden; es ist dafür an Porto zu erheben für Braunschweig, Thurn und Taxis und Preußen die Taxe wie für gewöhnliche Briefe, für Frankreich das Doppelte des auf das Gewicht fallenden Betrages.

Waarenproben, welche den Briefen kenntlich beigeschlossen oder denselben angehängt sind, zahlen das braunschweigische Porto nach den betreffenden Bestimmungen der Postverordnung, an preußischem Porto die Hälfte (wenigstens jedoch das einfache Briefporto), an Taxisschem und französischem Porto ein Drittheil des Portobetrages für gewöhnliche Briefe, niemals jedoch weniger als den einfachen Portosatz.

Kreuzbandsendungen sind den Thurn- und Taxisschen Postanstalten franko braunschweigische Grenze zu überliefern, bei der Spedition über Cöln müssen solche bis zur französischen Grenze frankirt werden und zwar sowol für den braunschweigischen als preußischen Portoantheil mit dem vierten Theil des Portos nach Maßgabe des Gewichts.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutschland.

Wir haben bereits S. 600 f. aus dem Berichte des volkswirthschaftlichen Ausschusses der deutschen Nationalversammlung über die von ihm zu dem Entwurfe über die Reichsgewalt gestellten Verbesserungsanträge Das mitgetheilt, was sich auf das Postwesen bezieht. Diesem lassen wir im Nachstehenden die Motive hierzu folgen:

„Die stets erneuerte einmüthige Beschwerde unzähliger Staatsangehörigen über die grundsatzlose Verwaltung, namentlich bei der Tarifirung ꝛc., wie sie von den vereinzelten deutschen Postadministrationen untrennbar ist, und von den Beamten des Postwesens selbst in neuester Zeit durch Reformberathungen anerkannt wird, drängt hier fast mehr als irgendwo anders zu durchgreifenden

Maßregeln für Herstellung der Einheit und einer volksthümlichen Umgestaltung. Nur darauf soll aufmerksam gemacht werden, daß nach den Vorschlägen des Verfassungs-Ausschusses, welche die Begründung von Reichsposten auch neben den Einzelverwaltungen möglich erhalten wollen, denkbarer Weise eine größere Zersplitterung und Verwirrung entstehen könnte, als sie seither schon vorhanden war. Die Frage von einer Entschädigung der Postprivilegirten, unter deren Monopol der Verkehr Deutschlands bis jetzt auf eine fernerhin nicht zu duldende Weise leidet und besteuert wird, hat der volkswirthschaftliche Ausschuß weder in den Kreis seiner Berathung gezogen, noch zum Gegenstande seiner Anträge für die Verfassung gemacht, da sie ihm nicht der Verfassung, — welche sich auf den auszuführenden Grundsatz zu beschränken hat — sondern einer späteren Erwägung und Entscheidung der Reichsgesetzgebung anzugehören scheint. Der volkswirthschaftliche Ausschuß glaubt daher, auf eine kurze Begründung derjenigen Fassung sich beschränken zu können, welche er in Uebereinstimmung mit der im Verfassungs-Ausschusse beim Beginn seiner Berathungen beantragten Fassung der Nationalversammlung vorschlägt, und welche, statt der §§. 40 und 42, einfach das Postwesen zur Reichssache zu erklären bestimmt ist. — Der volkswirthschaftliche Ausschuß geht bei diesem Antrage von dem obersten Grundsatze aus, daß alle Verkehrsmittel auf jede mögliche Weise erleichtert und beschleunigt werden müssen; daß es gegen alle volks- und staatswirthschaftlichen Grundsätze ist, die Verbindungsmittel zu besteuern, indem hierdurch die Hülfsquellen des Volks und Staats geschwächt und in der Entwickelung zurückgehalten werden; daß es daher allen gesunden Ansichten zuwider ist, das Postwesen als Finanzquelle für den Staat auszubeuten, oder wol gar dasselbe durch Privat-Monopolisten und in deren Interesse ausbeuten zu lassen; daß die Zersplitterung des deutschen Postwesens das letztere sehr vertheuert und verwickelt, und zu einer einfachen Verwaltung im alleinigen öffentlichen Interesse schon darum keine Aussicht giebt, weil es zum Theil in Privathänden ist, und daß daher seine Erhebung zur einheitlichen Reichsanstalt, und seine Verwaltung von Reichswegen erste Grundbedingung dafür ist, daß das Postwesen dem deutschen Volke das leiste, was es soll, und aus einer Finanzanstalt eine reine Anstalt zur Verkehrsbeförderung werde. — Diese Grundsätze, welche in einem von sieben Mitgliedern des Ausschusses gestellten Minoritätsantrage näher ausgeführt und bestimmter formulirt worden sind, hält die Mehrheit des Ausschusses als so vollkommen selbstverstanden bei der künftigen Gestaltung des deutschen Postwesens, daß sie eine besondere Niederlegung derselben in die Verfassung nicht für nothwendig erachtet."

Das Minoritätserachten zu dem Verfassungs-Paragraphen 40 des volkswirthschaftlichen Ausschusses, das Postwesen betreffend, lautet:

„Die Unterzeichneten schlagen vor, diesen Paragraphen so zu fassen:

Das Postwesen im ganzen Umfange des Reiches, insbesondere die Postgesetzgebung und Verwaltung und die Verhandlungen darüber mit dem Auslande stehen ausschließlich dem Reiche zu.

Die Reichspost soll nur im Sinne der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs eingerichtet und verwaltet werden.

Die neue Ordnung und die Art des Ueberganges der Posten aus der seitherigen Verwaltung in die Hände des Reichs sollen durch ein besonderes Reichsgesetz bestimmt werden."

Die Unterzeichneten glauben diese Fassung insbesondere aus zwei Gründen empfehlen zu dürfen, nämlich:

1) weil dieselbe keinem Zweifel darüber Raum giebt, daß das Reich nicht etwa nur die Gesetzgebung und Oberaufsicht über das Postwesen in Deutschland haben soll, sondern auch die ausschließliche Verwaltung desselben, ohne welche sich keine einheitliche, wohlfeile und zweckmäßige Einrichtung des gegenwärtig in so viele Verwaltungen gespaltenen, so theuren und unzweckmäßigen deutschen Postwesens denken läßt; und
2) weil es ihnen von hohem Werthe zu sein scheint, daß dem deutschen Volke die verfassungsmäßige Zusicherung zu Theil werde, das Postwesen dürfe fortan nicht mehr nach fiscalischen Rücksichten ausgebeutet, sondern nur im Sinne der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs verwaltet werden. Moritz Mohl. Merk. Ph. Schwarzenberg. Dröge. Dieskau. Eisenstuck. Hildebrand."

In erster Abstimmung der Reichsversammlung vom 21. November 1848 ist Folgendes beschlossen:

Artikel VIII. §. 40. Der Reichsgewalt steht die Gesetzgebung und Oberaufsicht über das Postwesen im deutschen Reiche zu, namentlich über Organisation, Tarife, Transit, Portotheilung und die Verhältnisse zwischen den einzelnen Postverwaltungen.

Dieselbe sorgt für eine gleichmäßige Anwendung der Gesetze durch Vollzugsverordnungen und überwacht deren Durchführung in den einzelnen Staaten durch fortdauernde Controle.

Die Post soll nur im Sinne der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs eingerichtet und verwaltet werden.

§. 41. Postverträge mit ausländischen Postverwaltungen dürfen nur Seitens der Reichsgewalt geschlossen werden.

Wo Reichspostverträge geschlossen werden, erlöschen die Verträge mit einzelnen deutschen Postverwaltungen.

§. 42. Die Reichsgewalt hat die Befugniß, so weit es ihr nöthig scheint, das deutsche Postwesen für Rechnung des Reichs in Gemäßheit eines zu erlassenden Reichsgesetzes zu übernehmen, vorbehaltlich billiger Entschädigung wohlerworbener Privatrechte.

§. 43. Die Reichsgewalt ist befugt, Telegraphenlinien anzulegen und die vorhandenen zu benutzen; oder auf dem Wege der Enteigenung zu erwerben.

Weitere Bestimmungen hierüber, sowie über Benutzung von Telegraphen für den Privat-Verkehr sind einem Reichsgesetz vorbehalten.

Bei dem vorstehenden Art. VIII. entschied sich die Versammlung gegen jede Discussion. Bei dem §. 40 ging die Versammlung von dem Vorschlage des Verfassungs-Ausschusses (s. S. 600) ab und nahm dafür den Antrag des Abgeordneten Cnvrim (des Rechtsanwalts der fürstlich Thurn- und Tarisschen Postverwaltung), der in den ersten zwei Sätzen des §. enthalten ist, an. Dazu wurde jedoch der Zusatz aus dem Minderheitserachten des Volkswirthschafts-Ausschusses beliebt: „Die Post soll nur im Sinne der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs eingerichtet und verwaltet werden." Die folgenden §§. wurden nach den Vorschlägen des Verfassungs-Ausschusses genehmigt.

Oesterreich.

Die finanziellen Ergebnisse weisen eine Einnahme von der Post von 46,839 Fl. im Monate August, und von 40,302 Fl. im Monate September nach.

Die directe Dampfschifffahrt zwischen Triest und Alexandrien hat wieder begonnen und mit dem 25. November wird noch eine zweite monatliche Dampfschiffverbindung zwischen den genannten Orten eingerichtet werden. Während das am 10. jeden Monats Nachmittags von Triest abgehende Schiff sich in Alexandrien an die erste englisch-ostindische Post über Marseille (Bombay-Mail) anschließt, wird das am 25. jeden Monats abgehende Schiff den Anschluß an die zweite englisch-ostindische Post über Marseille (Calcutta-Mail) vermitteln. Beide Posten befördern Correspondenz nach Aden, Bombay, Calcutta, Madras, Ceilon u. s. w.; die Correspondenz nach Singapore, China u. s. w. wird

dagegen nur mit der letztgedachten Post befördert. Die Courierfahrten des Lloyd zwischen Triest und London werden vorläufig nicht wieder eingerichtet.

Ueber die Zeitungs-Spedition durch die Postanstalt und die Gebühren dafür. — Die provisorischen Verfügungen, welche das k. k. Finanzministerium am 1. Juli l. Jahres angefangen bezüglich auf die Speditionsgebühren für die im Inlande erscheinenden Zeitungen und Journale (vergl. S. 426) ins Leben treten ließ, bringen wesentliche Erleichterungen für die Verleger und Abonnenten. Mit Rücksicht auf hier und dort lautgewordene Ansichten und Wünsche dürfte es nicht ohne Interesse sein, über die Gesichtspunkte, von welchen das Ministerium bei diesen Erleichterungen ausging, um über das Maaß, welches darin eingehalten werden mußte, Aufschlüsse zu erhalten. Zwei Systeme gaben in Absicht auf die Versendung der Zeitschriften bei den verschiedenen Postanstalten Geltung: entweder die Post beschränkt sich auf den Transport der Zeitungen gegen eine Portogebühr pr. Blatt und überläßt das gesammte Commissionsgeschäft, d. i. die Abnahme der Pränumerationen, die Eincassirung der Gelder, die Adressirung der einzelnen Blätter u. s. f. den Verlegern und Herausgebern, oder sie übernimmt den Transport und das Commissionsgeschäft zugleich gegen eine vereinte Jahresgebühr. In England, Frankreich, Belgien, Nord-Amerika befaßt sich die Post blos mit dem Zeitungstransporte, — die deutschen Staaten besorgen Transport und Commissionsgeschäft zugleich. Das deutsche System ist den Verlegern und der Journalistik, wenn die Speditionsgebühr mäßig ist, offenbar günstiger, und darum hat sich der Dresdner deutsche Postcongreß auch für dessen Beibehaltung entschieden. Er verkannte nicht, daß die Beschränkung der Post auf den regelmäßigen Transport der Zeitungen, gleichwie bei andern Sendungen theoretisch begründet sei; er hielt es aber gleichwol nicht für thunlich, das eigentliche Commissionsgeschäft, welches die deutschen Postverwaltungen nun einmal seit langer Zeit wirklich übernommen haben, für die Zukunft abzulehnen und den deutschen Bevölkerungen eine beschwerlichere und ungewohntere Bezugsweise der Zeitungen vorzuzeichnen. Dieser Beschluß des Postcongresses: die deutschen Postanstalten ungeachtet der höchst bedeutenden Zunahme der Zeitungen und ihres Absatzes fortan die Commissionäre für die Verleger und Zeitungsleser bleiben zu lassen, dürfte um so mehr volle Anerkennung finden, als die nunmehr freie Presse in ihrer Entwickelung wesentlich beirrt würde, wenn die Verleger allerwärts Bestellte für den Debit und die damit verbundene Geld- und Geschäftsgebahrung aufzusuchen und zu unterhalten gezwungen würden. Die gleichen Rücksichten und

die Einheit, welche in Deutschlands Postsysteme angestrebt wird, leiteten das k. k. Finanzministerium bei Aufrechthaltung des deutschen Systems der Zeitungs-Spedition.

Was nun die Gebühr für die vereinte Mühwaltung der Postanstalt für Transport und Commissions-Geschäft anbelangt, so möge ein Ueberblick der anderwärts bestehenden und der vom deutschen Postcongresse beantragten Zeitungs-Portotaxen die mit 1. Juli l. J. in Oesterreich zur Geltung gelangende Erleichterung am einleuchtendsten darstellen.

In England zahlen die Zeitungen und Anzeigen an Papier-Accise jährlich beiläufig 1 Million Gulden und die Stempelabgabe — sind aber jetzt postfrei, die Verleger haben dagegen für Commissionäre zu sorgen.

In Frankreich müssen die Zeitungen unter Kreuzband mit Adresse frankirt zur Post kommen und sie bezahlen bis 40 Quadrat-Decimetres 8 Centimes par pièce, was jährlich 14 Frcs. 40 C., oder 28 Frcs. 80 C. ausmacht. Innerhalb der Departements die Hälfte.

In Belgien bezahlen die Zeitungen in gleicher Weise 2 Centimes par pièce, oder 7 Frcs. 20 C. pr. Jahr. Der deutsche Postcongreß sprach sich für eine gleichmäßige Spedition-Gebühr, ohne Unterschied der Entfernungen, für Transitfreiheit der Zeitungen, und für die halbscheidige Theilung jener Gebühr zwischen dem Aufgabe- und dem Abgabe-Postamte aus. Als Maaßstab der Spedition-Gebühr wurde der Netto-Preis der Zeitungen, welcher zunächst mit Ausnahme bezahlter Inserate, den Umfang derselben repräsentirt, angenommen, und dieselbe soll:

1) für politische Zeitungen 50 pCt., bei 6 — 7maliger wöchentlicher Ausgabe mit dem mindesten Satze von 3 Fl. und mit dem höchsten von 9 Fl., bei weniger als 6maliger Ausgabe mit mindestem Ausmaße von 2 Fl. und dem höchsten von 6 Fl.;

2) für nichtpolitische Zeitungen 25 pCt. betragen.

Hiernach würde für eine Zeitung, welche in Wien erscheint, und welche 12 Fl. jährlich beim Verleger gekostet und täglich erscheint, in ganz Deutschland um 6 Fl. Post-Speditionsgebühr bezogen werden, wovon 3 Fl. der österreichischen, und 3 Fl. der Postanstalt, durch welche sie den Abonnenten zugestellt wird, zu Gute kämen und 25 pCt. des Netto-Preises auf jeder Seite die interne Spedition-Gebühr vorstellen.

Das k. k. Finanzministerium hat bei der verfügten provisorischen Regelung der Spedition-Gebühr im Wesentlichen die Grundsätze der deutschen Postconferenz adoptirt, die gleichmäßige Gebühr aber auf 20 pCt. des Netto-Preises herabgesetzt, alle Nebengebühren aufgelassen, die mindeste Gebühr auf 40 Kr, und die höchste auf 4 Fl. beschränkt, dagegen aber den nicht mehr haltbaren Unter-

schied zwischen politischen und nichtpolitischen Zeitungen beseitigt. Eine Zeitung, welche beim Verleger jährlich 10 Fl. kostet, wird im ganzen Umfange der Monarchie um 12 Fl., eine andere, welche netto 15 Fl. kostet, um 18 Fl. zu beziehen sein. Die Speditions-Gebühr von 2 Fl., 3 Fl. und so fort bis 4 Fl., steht weit unter der französischen Kreuzbandtaxe, bei welcher die Verleger für Commissionäre, Geldeincassirung, Correspondenz u. s. f. mit vielen Kosten und nicht garantirter Sicherheit nebenbei sorgen müssen. Grundsatz und Ausführung der in Frage stehenden Maßregel des k. k. Finanzministeriums dürfte daher den billigen Wünschen der österreichischen freien Zeitungspresse gleich entgegengekommen sein, wobei nicht unbeachtet bleiben möge, daß die Einfachheit und völlige Gleichmäßigkeit des Maßstabes der Gebühr und die Auflassung aller Nebengebühren keinerlei Begünstigung einzelner Zeitungen zuläßt, die Berechnung erleichtert und dabei nur ein Entgeld in Anspruch genommen wird, welches für Transport und Speditionsgeschäft mit der zu letzterem gehörigen bedeutenden Gebahrung fremder Gelder und mit Rücksicht auf die zu vermehrenden Arbeitskräfte höchst mäßig genannt werden muß. (W. Z.)

Straßen- und Wasserbau. — Zu Ende des Verwaltungsjahres 1843 betrug die Länge der Straßen, mit Ausnahme Ungarns, worüber die Nachrichten fehlen, in österreichischen Meilen [1]):

	Staatsstraßen.	Andere.	Zusammen.
Deutsche u. slav. Provinzen:	1771¾	4949¾	6721½
Lombard.-Venet. Königreich:	566½	5396¼	5962¾
Siebenbürgen:	276	—	276
Militairgrenze:	302¾	—	302¾

Auf die Quadratmeile fallen Klafter [2]):

	An Aerarialstraßen.	Im Ganzen.
In den deutschen und slav. Provinzen:	1366	5183
Im lombardisch-venet. Königreiche:	2868	30,187
In Siebenbürgen:	1156	1156
In der Militairgrenze:	1773	1773

Man sieht, wie die italienischen Provinzen an Straßen-Reichthum überwiegen, da sie relativ doppelt soviel Staatsstraßen und mit Einschluß der übrigen Straßen sechsmal soviel Straßenlinie haben, als die deutschen und slavischen Provinzen. Die Lombardei aber übertrifft wiederum Venedig, indem das Verhältniß beider an Staatsstraßen resp. 4019 und 1827 und an sämmt-

---

1) 1 österr. Meile = 1,046 geogr. Meile.
2) 4000 auf die Meile.

lichen Straßen resp. 37,500 und 23,576 Klafter per Quadratmeile ist. Unter den deutschen und slavischen Provinzen ragt Böhmen hervor mit 2109 Klafter Staatsstraßen und 9128 Gesammtstraßenlinie per Q.-M., neben Oesterreich ob der Enns, welches im Ganzen 10,755 Klafter per Q.-M. hat, darunter aber freilich nur 1506 Klafter Staatsstraßen.

Unter den „andern Straßen" werden wol nur solche Bezirks- oder Vicinalstraßen einbegriffen sein, welche kunstmäßig hergestellt sind. Die Staatsstraßen für sich genommen, treffen die deutschen und slavischen Provinzen absolut und relativ ungefähr mit dem Verhältniß der preußischen Monarchie überein, während in den, weniger durch Flußverkehr begünstigten und dem Seeverkehr ferner gelegenen mittel- und süddeutschen jetzt etwa 1 Meile Staatschausseen auf jede Q.-M., also dreimal soviel kommen mag [3]).

Baden.

Der Abgeordnete bei der deutschen Nationalversammlung Herr von Mayfeld hatte an das Reichsministerium nachfolgende Interpellation gestellt:

„Nachdem den Abgeordneten zur constituirenden Nationalversammlung die Portofreiheit für ihre Correspondenz in ganz Deutschland zugesichert ist, so erlaube ich mir, das Reichsministerium zu fragen:

Was die großherzoglich badische Regierung berechtige, ganz allein unter allen deutschen Regierungen hiervon eine Ausnahme eintreten zu lassen — und ob das Reichsministerium nicht gesonnen sei, der großherzoglich badischen Regierung zu bedeuten, daß es ihr übel anstehe, gleich von Anbeginn durch Sondermaßregeln in, wenn auch scheinbar geringfügigen, Dingen die deutsche Einheit stören zu wollen."

Diese Interpellation beantwortete der Reichsminister der Finanzen Herr von Beckerath wie folgt:

Die badische Regierung befindet sich hinsichtlich der Bewilligung von Portofreiheit nicht auf gleicher Linie mit den andern deutschen Regierungen. Während nämlich diese solche Exemptionen ganz einfach auf dem Verwaltungsweg bewilligen können, kann die badische Regierung diesen Weg nicht betreten, sondern es

---

3) Ein Vergleich ist jedoch mißlich, wenn er sich blos auf die Staatsstraßen beschränkt, und nicht zugleich die Angaben über die anderen Straßen überall vorliegen, weil die Abgrenzung von Staatsstraßen, welche der Fiscus, und Bezirks- oder Vicinalstraßen, welche die Provinzen, Kreise, Gemeinden unterhalten, nicht überall gleichförmig ist, und in dem einen Lande Staatsstraße sein kann, was nach den bestehenden Verhältnissen, in dem andern Lande als Provinzialstraße ꝛc. ꝛc. gilt.

ſteht ihr nur der legislative offen. Es iſt unter dem 28. December 1831 in Baden auf verfaſſungsmäßigem Weg ein Geſetz erlaſſen worden, welches alle und jede Portofreiheit aufhebt, ſo daß ſelbſt die Correſpondenz des Regenten dem Porto unterworfen iſt. Wenn nun unter dieſen Umſtänden die badiſche Regierung, nachdem ein deßfallſiges Verlangen von der Nationalverſammlung niemals geſtellt worden iſt, ſich nicht bewogen geſehen hat, den legislativen Weg zu betreten, und den ſtändiſchen Kammern ein Ausnahmsgeſetz vorzulegen, ſo erblickt das Reichsminiſterium darin nicht eine ſo gröbliche Verletzung der deutſchen Einheit, wie der Herr Interpellant, und es iſt nicht geſonnen, „der großherzoglich badiſchen Regierung zu bedeuten, daß es ihr übel anſtehe, gleich vom Anfang an die deutſche Einheit durch Sondermaßregeln ſtören zu wollen."

Mecklenburg-Schwerin.

Für das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin iſt nach dem Beiſpiele von Baden, Bayern, Sachſen und Preußen ein Blatt unter dem Titel: „Verordnungs-Blatt der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinſchen Poſtverwaltung" gegründet worden, welches alle auf den Poſtdienſt Bezug habenden Verordnungen, Inſtructionen und dienſtlichen Nachrichten enthalten, in unbeſtimmten Zeitabſchnitten erſcheinen und an die Poſtämter koſtenfrei abgegeben wird.

Schleswig-Holſtein.

Der Poſtverkehr mit Dänemark über die Nordgrenze iſt noch nicht hergeſtellt. Den Dänen ſcheint aber viel daran zu liegen und iſt am 31. Octbr. ein Bevollmächtigter von Kopenhagen für dieſe Angelegenheit in Schleswig angelangt.

Zufolge der Bekanntmachung der gemeinſamen Regierung vom 22. Octbr., betreffend die ſeit dem 17. März für die Herzogthümer erlaſſenen Geſetze, Verordnungen und Verwaltungsmaßregeln, werden, den Bedingungen des definitiven Friedens unbeſchadet, unter anderen wiederum in Kraft geſetzt: Verfügung der proviſoriſchen Regierung vom 27. März, betreffend die Poſtverſendung von Zeitungen und Zeitſchriften; Verfügung derſelben vom 19. Mai, betr. die Aufhebung der Beſtellgelder für Briefe und Verfügung derſelben vom 20. Juni, betr. die Aufhebung der Berechnung des Briefportos in Reichsbankgeld.

Braunschweig.

Das braunschweigische Postwesen hat im Anfange dieses Jahres ein Institut erhalten, dessen Zweckmäßigkeit nicht verkannt werden kann, das aber gleichwol bei manchen kleineren Postverwaltungen noch vermißt wird. Wir meinen die Anstellung eines Post-Inspectors. Wir entnehmen aus der demselben ertheilten Dienst-Instruction Folgendes, wodurch zugleich die Stellung des Post-Inspectors deutlich wird:

Der Post-Inspector hat auf die Ausübung und Befolgung der für den Postdienst bestehenden gesetzlichen Bestimmungen, sowie der von der Postdirection erlassenen Verfügungen zu achten und überhaupt den Postdienstbetrieb in allen Zweigen im Interesse der Verwaltung zu beaufsichtigen. Es handelt der Post-Inspector fortwährend im Auftrage der herzoglichen Postdirection, er mag ein specielles Commissorium haben oder seine gewöhnlichen Amtsverrichtungen ausüben. Er hat die Befugniß, über jeden Gegenstand des Dienstes schriftlich oder mündlich Auskunft zu fordern. Die herzogliche Postdirection wird durch den Post-Inspector die Revision der Postanstalten, der Postcassen und der Posthaltereien vornehmen lassen.

Großbritannien.

Der „Observer" sagt bei der Besprechung über die vierteljährlichen Einnahmen von dem Postwesen: Wir bedauern über die Posteinkünfte berichten zu müssen, daß eine fernere Zunahme nicht in Aussicht steht, in Folge der immer anwachsenden Ausgaben für weitere Einrichtungen zur öffentlichen Bequemlichkeit.

Die Posteinkünfte betrugen in dem am 10. October abgelaufenen Jahre £ 786,000, was gegen das vorige Jahr nach dem Journal „Chronicle" eine Verminderung von £ 73,000 austrüge.

Englische Briefportoveränderungen. — (Vergl. S. 65.) Die Londoner Gazette vom 20. Octbr. Abend enthält einen Befehl des Schatzamts, dem zufolge unter anderem folgende Modificationen im britischen Briefporto vom 1. Januar nächsten Jahres an eintreten werden. Jeder Brief (nicht über eine halbe Unze schwer) von dem vereinigten Königreiche nach den capverd. Inseln oder umgekehrt, wird nach dem Packetporto-Ansatz von 1 s. 8 d. (nebst 2 d. inländ. Porto, wenn von und nach dem Inlande) berechnet. Alle Briefe (nicht über eine halbe Unze schwer) über England pr. Packetboot nach oder von irgend einem Platz im brit. Westindien oder der Insel Madeira gehend, werden nach dem Ansatz von 1 s. berechnet. Für schwerere Briefe, wie folgt: Ueber eine halbe

Unze und unter eine Unze zweifaches Porto, über eine Unze und unter zwei Unzen vierfacher, über zwei und unter drei Unzen sechsfacher Ansatz ꝛc.

Zwischen Liverpool und der Levante wird mit nächstem eine regelmäßige monatliche Dampfverbindung ins Leben treten. Die wichtigsten Häfen Italiens, sodann Malta, Konstantinopel und Trapezunt bilden die Hauptstationen.

Der „Herald" berichtet aus einer New-Yorker Zeitung, daß von der Amerikanischen Gesandtschaft in London die feste Zusicherung eingegangen sei über die Vereinbarung der Grundzüge eines internationalen Postgesetzes mit England und daß nur noch die geringeren Einzelnheiten festzustellen wären. Wir hoffen, sagt das New-Yorker Blatt, in kurzer Zeit im Stande zu sein, die Abwickelung aller Differenzen in diesem nutzlosen Streite berichten zu können und haben die Zuversicht, daß die Postübereinkunft zwischen beiden Ländern auf liberalere Grundsätze als bisher gebaut sein werde. Der New-Yorker Correspondent des Galignani's Messenger scheint von dieser Nachricht nicht überzeugt zu sein, denn er berichtet: die Geschäftsleute sind höchlichst entrüstet über das eingeführte hohe Repressivporto. Heute erst hörten wir von einem Beamten Ihrer brit. Majestät, welcher einen Brief in Staatsangelegenheiten mit einem Dampfschiffe zu befördern hatte, daß dafür der Amerikanische Portoantheil mit 29 Cents berechnet wurde. Man scheint darüber allseitig übereinzustimmen, daß der von den Amerikanischen Beamten übereilt angenommene Satz unverantwortlich ist und daß die besondere Art der Erhebung der Sätze in England nicht recht verstanden oder angesehen werde.

Stamford Mercury erzählt das Schicksal eines Briefes. — Vor einiger Zeit nämlich wurde ein Brief mit £ 5000 Wechseln unter der Adresse eines Banquiers in Boston in London zur Post gegeben. Auf der Adresse war der Beisatz: „Lincolnshire" weggelassen und daher wurde der Brief in den Amerikanischen Briefbeutel gepackt und über das Meer nach Boston in Massachusetts gesendet! Dort war der Adressat nicht aufzufinden und Bruder Jonathan schickte den Brief ehrlich wieder zurück, welcher endlich eines Dienstags die richtige Adresse: Hrn. Gee & Co. in Boston, Lincolnshire, erreichte, nachdem er zweimal den Ocean übersegelt, eine Tagereise bis London gemacht und einen langen und sorgenvollen Briefwechsel verursacht hatte.

Bevor im März die betr. Verordnung des General-Postamtes erschien, wurden auf der Ueberlandroute monatlich zwei

Posten nach Indien versendet, nämlich am 3. und am 20. jeden Monats; eine dieser Posten, die am 3. über Southampton, ist aufgehoben zum großen Nachtheil für verschiedene Classen und ohne einen Vortheil für irgend einen Theil. Wir wollen hier nur Weniges über die Nachtheile erwähnen. Die Einrichtungen für die Reisenden sind aufgehoben. Durch die von Southampton abgehenden Dampfer war wegen der direkten Route eine sehr große Bequemlichkeit geboten. Jetzt müssen Reisende, welche diese Route benutzen wollen, über Frankreich reisen, haben mehr Unkosten und weniger Bequemlichkeit für ihre Reiseeffecten; sie müssen ferner in Malta Stilllager halten und der Regierungsdampfer, welcher sie daselbst abholt, kann nur neun oder zehn Passagiere und ohne besondern Unterschied in der Beherbergung aufnehmen. Briefe, die früher über Southampton für 1 s. versendet wurden, müssen jetzt durch Frankreich gehen und 1 s. 10 d. bezahlen. Das Mehrporto fließt den französischen Einkünften zu. Natürlich verringert die Erhöhung des Porto's die Briefzahl: es wirkt die Taxe nur auf solche, welche im Briefschreiben aushalten, hält aber Viele ab Briefe zu schreiben und bringt also unsern Posteinkünften Nachtheil. Zeitungen bezahlen ein Porto von 3 d.; es sind also die Verbindungsmittel mit Indien durch die französische Taxe gewaltsam beschränkt. Für diese Veränderung werden zwei Gründe angeführt. Die Posten würden schon durch die Peninsular- und Oriental-Steam-Compagnie nach Alexandria befördert für jährlich £ 15,500 und namentlich würden die Kosten erspart. Dies ist aber eine irrige Annahme. Um die von den französischen Dampfern in Malta abgegebene Post abzuholen, ist es nothwendig gewesen, für das Schiff der Peninsular- und Oriental-Compagnie ein Regierungsdampfschiff zu stellen und deshalb vier anstatt drei Regierungsschiffe bei den Stationen des Mittelmeeres zu verwenden: kostet das vierte Schiff jährlich weniger als £ 15,500? Bei der Mehrausgabe und dem Verlust an Porto wird die Regierung gewiß verlieren durch diese Abänderung; von dem Verluste des Publikums hinsichtlich des erhöhten Porto's, der vermehrten Reiseunkosten und der geringern Bequemlichkeit wollen wir gar nicht reden. Nimmt man beides zusammen, so ist der Verlust ein schwerer. Ein anderer angeführter Grund für diese Abänderung ist: daß es wünschenswerth sei, eine gewisse Anzahl Dampfschiffe für Kriegsfälle in Thätigkeit zu haben. Die Zahl der für den Packetdienst in Thätigkeit gesetzten Dampfschiffe kann jetzt keine Maßregel sein für Zufälligkeiten dieser Art, wofern nicht beabsichtigt ist, den Packetdienst während der Dauer des Krieges zu suspendiren — den Transit nach Indien zu suspendiren. Es bedarf kaum eines Wortes, die tadelnswerthe Thorheit eines solchen Planes auseinanderzusetzen. Mittlerweile, entfernt von einem wirk-

lichen Kriege, ist es keine schlechte Unhöflichkeit, unsere halbe Correspondenz nach Indien durch Frankreich zu nöthigen, wo, im Falle von Feindseligkeiten ein Ausplündern unserer Sendungen eingeleitet und wahrscheinlicherweise ein Wiederbezahlen etwas Seltsames sein würde. Der Plan wird durch keine Gründe unterstützt, dies kann als feststehend angesehen werden; denn er zieht ernste Beschwerlichkeiten für alle die nach sich, die mit Indien in Verbindung stehen — was soviel heißt, als für fast alle Classen unseres Landes; er erzeugt Verlust für den Staat und ruft wahrhaft allgemeine Unzufriedenheit hervor sowol in England wie in Indien. Sicherlich wird wol die ursprüngliche Einrichtung wieder eingeführt werden. (Spectator.)

Seit kurzer Zeit besteht zwischen dem General-Postamt und der Peninsular-Packet-Compagnie eine nicht geringe Uneinigkeit, da die Agenten der letztern in Lissabon das Recht beanspruchen, die Zeit der Abfahrt der Postschiffe von diesem Hafen zu bestimmen; in Folge dieses Mißverhältnisses und anderer von diesen Agenten beanspruchten Privilegien, hatte die Administration der Posten angeordnet, bei der Untersuchung die Behörden dieses Landes zu unterstützen. Durch die ganze Lissaboner Correspondenz von gestern wurde mitgetheilt, daß der Lieut. Newenham, Admiralitätsbeamter am Bord des Jupiter, die Lissaboner Kaufmannschaft am 9. Octbr. von den Nachtheilen unterrichtet hat, welche ihnen durch die zu frühzeitige, unnöthige Schlußzeit vor der Abfahrt der Schiffe erwachsen. Jetzt stehen die Sachen so. Der Admiralitätsbeamte befahl, seinen officiellen Instructionen gemäß, dem Capitain des Jupiter, Lissabon zur richtigen Zeit zu verlassen. Der Agent der Compagnie behauptet die oberste Behörde zu sein und hält das Schiff noch vier Stunden lang zurück. Dies geschah aber natürlich unter Protest des Lieut. Newenham. Durch dieses Zurückhalten traf das Schiff sehr verspätet in Vigo ein, wo in der Nacht Schiffsfreiheit nicht erlangt werden kann. Dieselbe Anmaßung wurde bei der Rückfahrt des Jupiter behauptet und ausgeführt und sowol in Cadix wie in Gibraltar ging die Schiffsfreiheit verloren, wodurch große Nachtheile entstanden; Pünktlichkeit in der Abfahrt der Postschiffe ist von jedem Hafen aus äußerst nothwendig. Der englische Gesandte in Lissabon hat jetzt diese Angelegenheit in die Hand genommen und bald wird diese verdrießliche Frage ohne allen Streit festgestellt werden. (Daily News.)

An alle unter der Controle des Schatzamtes stehende Departements sind Befehle ergangen, nach denen, sobald irgend eine Vacanz eintritt, keine Beförderung oder neue Anstellung eher erfolgen darf, bevor nicht eine specielle Untersuchung angestellt wor-

den ist, ob bei dem betreffenden Amte nicht eine Reduction stattfinden kann. (Observer.)

Hr. Shepherd, Buchführer im Geldanweisungs-Departement des Derby Postamtes, hat sich eine Veruntreuung dadurch zu Schulden kommen lassen, daß er mehr Geld in die Bücher eingetragen als wirklich verausgabt hat. Es ergab sich, daß Shepherd £ 150 öffentliche Gelder benutzte. Der Gefangene wurde für einen sehr zuverlässigen Mann gehalten; früher war er Tuchhändler in einer der ersten Straßen Derby's. (Spectator.)

Frankreich.

Die General-Postdirection hat folgende Bekanntmachung erlassen:

Das Publikum wird hierdurch benachrichtigt, daß von jetzt an die zur Beförderung von Postsachen und Personen bestimmten Postdampfschiffe zwischen Marseille, Alexandria und Beyrut anstatt am 10. und 27. jeden Monats, am 6. und 23. jeden Monats früh 8 Uhr nach Beyrut abgehen und Malta und Alexandria berührt werden. Die Packetboote, welche Marseille am 6. verlassen, werden am 9. in Malta, am 13. in Alexandria und am 15. in Beyrut eintreffen. Die Rückfahrt aus Beyrut findet am 16. um 12 Uhr statt; die Ankunft in Alexandria erfolgt am 18., in Malta am 22. und in Marseille am 25. Die Packetboote, welche Marseille am 23. verlassen, werden ankommen: zu Malta am 26., zu Alexandria am 30. und zu Beyrut am 2. des nächsten Monats. Die Abfahrt aus Beyrut erfolgt am 3. um 12 Uhr, die Ankunft in Alexandria am 5., in Malta am 11. und in Marseille am 14.

Eine fernere Bekanntmachung bringt zur Kenntniß: daß die einförmige Portotare von 20 Centimes für Briefe vom Gewichte von 7½ Grammes mit dem künftigen 1. Januar in Wirksamkeit tritt. Vorausbezahlung der Briefe ist freigestellt und Frankirungsstempel, ähnlich den englischen, doch mit dem Kopfe der Figur der Freiheit versehen, werden vorbereitet werden.

Der Finanzminister hat auf das Ansuchen des Baron Fridani, Minister von Sicilien, den Cours der Dampfer im mittelländischen Meere abgeändert. Um der Regierung von Sicilien den Postdienst zu sichern, werden die Schiffe vom 11. October an in Trapani anlegen. Früher wurde der Dienst auf dem Wege über Messina verrichtet. Seit dem Bombardement dieses Platzes

aber hat die Regierung von Sicilien es nicht für rathsam gehalten, Correspondenz von dorther zu empfangen.

Hr. Etienne Arago, der General-Postdirector, war in der Sitzung der Nationalversammlung vom 30. Septbr. einer von den lärmendsten Ruhestörern, und es ist die Frage, ob die Stelle des General-Postdirectors nicht anderweit besetzt werden dürfte. Die Journale nennen Hrn. Tascherau als Nachfolger, doch ist diese Nachricht unwahrscheinlich, da Hr. E. Arago seine politischen Freunde wegen seines Abschiedes befragt und eine verneinende Antwort erhalten hat: „um nicht eine so wichtige Stelle einem Reactionair zu überlassen." (Hr. Arago war unter den Repräsentanten, welche gegen die von dem neuen Cabinet verlangten 100,000 Fr. für geheime Ausgaben votirten.)

Um gerecht zu sein, sagt ein Journal, müssen wir bemerken, daß Hr. Arago von seinem Eintritte in die Nationalversammlung an auf seinen Gehalt als General-Postdirector verzichtet hat.

Hr. Arago selbst schreibt dem Journale „la Patrie", daß er nur auf eine förmliche Einladung seiner Freunde und im Verhältniß von 10 gegen 1 Stimme, General-Postdirector bleiben werde; Hr. Ducour sogar habe ihn gebeten, sein Beispiel nicht nachzuahmen.

Ueber dieselbe Angelegenheit erfährt man ferner, daß Hr. Dufaure dem Finanzminister Hrn. Goudchaux angegangen habe, Hrn. Etienne Arago abzusetzen, da er als General-Postdirector gegen das Cabinet gestimmt habe. Hr. Goudchaux habe geantwortet, er hinge umsoweniger an Hrn. Arago, da er ein sehr schwacher Administrativbeamter sei, er wolle aber bis zu dem Tage mit der Verabschiedung anstehen, bis Hr. Dufaure seinen Auszug aus der Wohnung des Präfecten machen werde.

Der Plan, den Mallepostdienst zwischen Lyon und Mühlhausen aufzuheben und durch Privateilwagen besorgen zu lassen, wird hoffentlich nicht in Ausführung kommen, da sich viele Reclamationen gegen dieses Sparsystem vernehmen lassen. Das Ministerium hat die Versteigerung dieses Unternehmens, welches am 9. Nov. hätte stattfinden sollen, aussetzen lassen. Wie es heißt, waren auch von Seiten der deutschen Postanstalten Einsprüche erhoben.

Am 2. October wurde einem Manne, Namens Remy, ein Beutel mit 10,000 Fr. gestohlen, der den Messageries generales angehörte. Er kam eben von der Orleans-Eisenbahn und hatte

unterwegs einen Mann aufgenommen, welcher ein früherer Thürsteher dieser Compagnie war. Wenige Minuten, nachdem Remy in das Amt eingetreten war, kam der Beutel weg. Der Verdacht fiel auf jenen Thürsteher und in wenigen Stunden wurde er in der Weinstube eines Kaufmanns gefunden. Er verneinte den Diebstahl standhaft und nichts war während zweier Tage gegen ihn vorzubringen als entdeckt wurde, daß er das Geld einem Mädchen von schlechtem Rufe in der Straße de l'Arbre sec gegeben habe. In ihrem Besitze fand sich die Summe von 9,020 Fr. 20 C. vor. Der Thürsteher bekannte sein Verbrechen und erklärte, er habe es allein begangen.

In den ersten 9 Monaten des gegenwärtigen und vorigen Jahres betrugen die Posteinnahmen:

	1848	1847
für Briefe und Geldartikel	37,439,000 Fr.	36,788,000 Fr.
für Personen auf Mallepoſten	1,159,000 =	1,540,000 =
= = = Packetboote	911,000 =	786,000 =
	39,509,000 Fr.	39,114,000 Fr.

Belgien.

In den ersten neun Monaten betrugen die Staatseinnahmen:

1848.	1847.
51,639,808 Fr. 25 C.	54,772,024 Fr. 68 C.

Das Postwesen lieferte hierzu

1848.	1847.
2,444,294 Fr. 54 C.	2,700,112 Fr. 95 C.

Da die Erfahrung gelehrt hat, daß die Dampfschiffe in Ostende oft zu spät ankommen, um die Beförderung der Briefe nach Brüssel und Deutschland mit dem gewöhnlichen Zuge zu gestatten, so hat das Ministerium verordnet, daß ein besonderer Zug für den Transport dieser Depeschen jedes Mal, wo es Noth thut, von Ostende gleich nach der Ankunft der Postdampfschiffe abfahren wird. Nächstdem sind vom 1. Nov. an im Postwesen folgende Verbesserungen eingetreten. Die Postboote fahren jede Nacht zwischen 11 Uhr 15 Min. und 3 Uhr von Dover ab, so daß die Depeschen, welche des Abends 8 Uhr von London abgehen, in Brüssel und Antwerpen am andern Tage Mittags aufgegeben werden und denselben Abend Cöln erreichen. Die Postboote von Ostende werden jede Nacht zwischen 11 und 3 Uhr abfahren, so daß die Briefe, welche den Tag zuvor in Brüssel auf die Post gebracht, am andern Morgen um 10 Uhr in London ausgegeben werden. Diese wesentlichen Verbesserungen sind durch die Be-

mühungen des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten zu Stande gekommen.

Niederlande.

Die Posten haben während der neun ersten Monate des Jahres 1848 1,047,957 Fl., während der entsprechenden Monate des Jahres 1847 1,060,189 Fl. eingebracht. Die Posteinkünfte haben sich demnach auf diese Zeit um 16,232 Fl. vermindert.

Spanien.

Zwischen Barcelona und Metaro ist am 8. October die neue Eisenbahn eröffnet worden. Die Länge derselben beträgt 32 Kilometres und da dies die erste Eisenbahn in Spanien ist, so erregte die Eröffnung die größte Sensation. Nahe an 400 Personen befuhren mit dem Einweihungszuge die Bahn. Die Concession zu dieser Bahn war Herrn Jose Maria Rocca ertheilt und von einem englischen Ingenieur, Lockey, erbaut worden.

Von Barcelona nach Valencia wird eine Telegraphen-Linie errichtet, die 49 Stationen haben wird; ebenso wird eine Linie nach Saragossa und eine andere nach Alzagua über Pamplona angelegt.

Schweiz.

Nach einer seit dem 15. Juni 1840 bei den Canton Argauischen Posten bestehenden Anordnung ist die Nachnahme, welche einer Person an einem Tage, sei es auf einen Gegenstand, oder auf mehre Gegenstände zusammen, sowol bei der Brief- als Fahrpost ausbezahlt werden darf, auf 16 Schweizerfranken beschränkt worden. Ausnahmsweise werden zwar die Aargauischen Postanstalten die ihnen vom Ausland zukommenden, mit größeren Nachnahmen belasteten Brief- und Fahrpoststücke nicht zurückweisen, es wird jedoch dabei von Seiten der Canton Aargauischen Post-Administration für keine Nachnahme eine im Geldwerth die obige Summe übersteigende Verantwortlichkeit übernommen. Auf poste restante gestellte Gegenstände wird von den Aargauischen Postanstalten keine Nachnahme ausbezahlt.

Die Aargauischen Postanstalten sind befugt, der Portotaxe als Nachnahme-Gebühr

bei dem Betrage						bis incl.	4	Franken	2	Kr.
=	=	=	über	4	Franken	=	8	=	5	=
=	=	=	=	8	=	=	12	=	8	=
=	=	=	=	12	=	=	16	=	12	=

hinzu zu schlagen.

Rußland.

Im Jahre 1839 haben sich die Postrevenüen auf 12,897,349 Rub. 33 Kop. Assign. belaufen, wovon in demselben Jahre 6,715,184 Rub. 54¼ Kop. verausgabt worden; es betrug demnach der reine Ertrag 6,182,164 Rub. 79 Kop. Assign., was, im Vergleich mit dem Jahre 1830, dem letzten vor der im Jahre 1831 erfolgten Einführung des neuen Postreglements, eine Zunahme der Revenüen, zu Gunsten des Jahres 1839, von 3,000,295 Rub. 50¼ Kop. ergiebt. — Die den Posten des Reichs während des Jahres 1839 anvertrauten Capitale bilden die Summe von 834,235,090 Rubel. Durchs ganze Reich wurden gegen 8 Millionen Privatbriefe, einfache und Geldbriefe mit gerechnet, durch die Posten expedirt. Der größte Theil der Briefe wog ein Loth. Das Mittelgewicht der Päckchen und Versendungen war zwischen 8 und 10 Pfd. Die Lebhaftigkeit der Correspondenz betreffend, können die Gouvernements in folgender Art classificirt werden. Es versenden nämlich: das St. Petersburger Gouvernement 1,300,000 Briefe ꝛc.; das Moskausche Gouv. 700,000; Lievland, Jaroßlaw, Nowgorod und Twer 200 — 300,000; Cherson, Smolensk, Wilna, Poltawa, Orel, Jekatherinoßlaw, Tula und die Stadt Odessa 140,000 bis 200,000; Kiew, Sarato, die Slobodische Ukräne, Räsan, Kursk, Wladimir, Kaluga, Tambo, Tschernigo, Podolien, Nishnigorod, Witebsk, Volhynien, Taurien, Weronesh, Pskow und Minsk 100,000 bis 140,000. — In den übrigen Gouvernements nähert sich die Zahl der versendeten Briefe meistens den Summen von 60 bis 80,000. — Die Gouvernements Jenißeisk und Archangel haben nur 30,000; Bessarabien aber nicht mehr als 17,000. Hier sind indessen nur die Privatbriefe und Sendungen gemeint; die sogenannten Kronsendungen dagegen, für welche kein Postporto gezahlt wird, übersteigen die Privatcorrespondenz bei weitem an Zahl und noch mehr im Gewicht. In manchen Städten verhält sich die Menge der Privatbriefe zu den Kronsendungen wie 1 zu 3; in andern wie 1 zu 4 und selbst wie 1 zu 5.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Gutachten des General-Anwalts der Vereinigten Staaten von Nordamerika über die §§ 2, 3, 15 u. 16 der Congreßacte vom 3. März 1845. — Sir: Ich habe Ihr Schreiben erhalten, in welchem Sie ein Gutachten von mir über die Frage verlangen: „ob und was für ein Unterschied alsdann noch zwischen Zeitungen, Zeitschriften, Magazinen und periodischen Schriften besteht, wenn letztere nicht über 1900 Zoll Größe haben

sollen," wie es die Acte vom 3. März 1845 in Bezug auf die Portoaustarirung vorschreibt.

Die Acte erkennt diese vier Benennungen postmäßiger Sachen an und schreibt dafür Portosätze vor. Die Schwierigkeit liegt in der Entscheidung der Bestimmungen der Acte, welche die Art und Weise der Veröffentlichung jeder Classe betrifft. Dies ist von dem Postdepartement für beschwerlich befunden worden und auf das Verlangen des General-Postmeisters haben die Herren Legare und Nelson Gutachten abgegeben. Ich betrachte aber die Sache auch jetzt noch keineswegs von der Schwierigkeit befreit.

Der 2. § der Acte vom 3. März 1845 stellt fest, daß alle Zeitungen von keiner bedeutendern Größe oder Fläche als 1900 □ Zoll von den Herausgebern oder Verlegern durch die Posten ohne Bezahlung von Porto versendet werden können an alle Subscribenten oder andere Personen innerhalb einer Entfernung von 30 Miles vom Orte des Erscheinens ab. Ebenso werden darin vorgeschrieben die Portosätze für Zeitungen unter oder über diese Größe, woraus hervorgeht, daß der Congreß nicht beabsichtigte ein willkürliches Maaß von Größe oder Ausdehnung zu bestimmen, um dadurch festzustellen, was eine Zeitung ist.

Der 3. § schreibt das Porto vor für alle Zeitschriften, Magazine, periodische Schriften und für jede andere Art oder Benennung gedruckter oder anderer Sachen (mit Ausnahme von Zeitungen); Zeitschriften, Magazine und periodische Schriften genießen eine freie Circulation ebenso wenig als andere Arten Gedrucktes, mit Ausnahme von Zeitungen, wie gering auch die Entfernung sein möge.

Es scheint mir, daß die Ausnahme zu beziehen sei auf die umschreibenden allgemeinen Ausdrücke, welche unmittelbar jeder andern Art und Benennung gedruckter Sachen mit Ausnahme von Zeitungen vorangehen und daraus ist die Folgerung zu ziehen, daß Zeitschriften, Magazine und periodische Schriften nicht synonym mit Zeitungen sind.

Im 15. § werden als postmäßige und als nur mit der Post zu versendende Sachen erklärt: alle Briefe und Zeitungen, alle Magazine und Zeitschriften, welche periodisch erscheinen. Die wiederholte und fortgesetzte Unterscheidung zwischen den verschiedenen Zeitungsarten führt ohne große Schwierigkeit zum Verständniß der Acte. Außerdem hat der Congreß in dem 16. § eine Erklärung des Wortes Zeitung gegeben, welche lautet: der früher gebrauchte Ausdruck „Zeitung" soll zu verstehen sein und hierdurch erklärt werden als „eine gedruckte Veröffentlichung, welche aus Nummern von nicht mehr als zwei Bogen besteht, in kurzen, bestimmten Zwischenräumen von höchstens einem Monat er-

ſcheint und Mittheilungen über Ereigniſſe bringt." Dieſe Erklärung iſt im Weſentlichen die von Mc. Culloch in ſeinem Handelswörterbuche gegebene. Die Acte von 1825 hatte beſtimmt, daß ein Bogen aus vier Folioſeiten, 8 Quartſeiten, 16 Octav- und 24 Duodezſeiten beſtehen ſollte, was weniger iſt als der Umfang einer Zeitſchrift oder eines Magazines; dies iſt die Bedeutung des in der Acte von 1845 gebrauchten Ausdruckes „Bogen." Mc. Culloch's Erklärung des Ausdrucks „Zeitung" iſt: „Veröffentlichungen, die gewöhnlich aus Nummern von einfachen Bogen beſtehen und die in kurzen, beſtimmten Zeiträumen Nachrichten von Ereigniſſen mittheilen." Sein Artikel über dieſen Gegenſtand bringt mehr Licht in die verſchiedenen Arten der Veröffentlichungen, welche die Erklärung nöthig haben. „Ihre Nützlichkeit für den Handel," ſagt er, „iſt unzweifelhaft. Die Bekanntmachungen, die ſie verbreiten, die verſchiedenen Thatſachen und Belehrungen, welche ſie enthalten über Erleichterungen und Wünſche des Handelſtandes in allen vier Theilen der Welt, ihre Preisverzeichniſſe und die Beſtimmungen, unter denen dieſe Preiſe zu erſtreben ſind, machen dem Geſchäftsmanne die Zeitungen unentbehrlich, ſie erſetzen eine große Menge von Briefen, erhalten den Geſchäftsmann abgelegener Orte auf gleicher Höhe der Unterrichtung mit dem auf großen Marktplätzen (Meſſen) und beleben wunderbar die Bewegungen des Handelsverkehrs." Es iſt eine richtige Erklärung einer Veröffentlichung, die man Zeitung nennt, wenn geſagt wird, eine Veröffentlichung, welche Mittheilungen von vorgefallenen Ereigniſſen überbringt. — Ein Magazin wird von Webſter erklärt: „eine periodiſch erſcheinende Zeitſchrift, welche verſchiedenartige Mittheilungen und Aufſätze enthält." Eine Zeitſchrift wird erklärt durch „ein dünnes Buch, welches aus einem oder mehrern Bogen beſteht, die geheftet, aber nicht gebunden ſind." Magazine und Zeitſchriften ſind keine Zeitungen, obſchon zugegeben werden kann, daß eine Zeitung von einer nicht 1900 □ Zoll überſchreitenden Fläche, in Form eines Magazines oder einer Zeitſchrift erſcheinen kann und weder dem Portoſatze für das eine oder das andere unterliegt. Ich erachte daher, daß weder die Dimenſionen noch die Art des Erſcheinens den Charakter einer Veröffentlichung entſcheidet. Was iſt dann aber das Kennzeichen? Die im Geſetze gegebene Erklärung verſchafft eine gnügende Beantwortung. Es muß eine Veröffentlichung ſein, welche dem Publikum Nachricht über Tagesereigniſſe mittheilt und daher iſt es der Inhalt mehr als die Form, welche Sie berückſichtigen müſſen, um die Frage zu entſcheiden. Um einer Veröffentlichung die Privilegien einer Zeitung beizulegen, muß es ihr Hauptzweck und Streben ſein, Nachrichten von Tagesbegebenheiten zu verbreiten; die Benutzung eines Theiles ihrer Spalten zum Veröffentlichen von

Beispielen oder Aufsätzen moralischen, politischen oder literarischen Inhalts ist nicht unvereinbar mit dem leitenden und Hauptzwecke. Nach der Acte über Veröffentlichungen muß eine Zeitung, um freie Verbreitung zu erlangen, erstens gedruckt sein; zweitens in Nummern von nicht mehr als zwei Bogen erscheinen, deren Flächen 1900 Zoll nicht überschreiten; drittens in kurzen, bestimmten Zwischenräumen von höchstens einem Monat ausgegeben werden; viertens Nachrichten über Tagesereignisse überbringen. Sie muß hauptsächlich dem Zwecke gewidmet sein Neuigkeiten zu sammeln und auszubreiten oder Nachrichten über Ereignisse zu geben. Ich würde gesonnen sein „das Lebensalter" als ein Magazin zu betrachten und die Anwendung der Regel, welche ich aufzustellen bemüht war, wird Sie in den Stand setzen über alles Vorkommende zu entscheiden.

J. S. Mason.

Hrn. Cave Johnson,
General-Postmeister.

Zwischen New-York und Philadelphia besteht eine Briefbeförderung durch electro-magnetischen Telegraphen. Der Preis, welcher nach Worten berechnet wird, wobei die Adresse und Unterschrift unbeachtet bleibt, ist für 10 Worte:

für eine Entfernung von 50 Milles	=	20 Lieues	= 80 Kilometres
		10 Cents	= 54 Centimes
= = = = = 100 =	=	20 =	= 1 Fr. 8 C.
von New-York nach Philadelphia		25 =	= 1 = 36 =

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

I. Abhandlungen.

1. Die Postverfassung des Königreichs Sachsen.

(Fortsetzung zu S. 642.)

Kap. II.

Vorrechte der Postanstalt.

§. 24. Recht der ausschließlichen Beförderung von Briefen und postmäßigen Packereien [1]).

Der Postanstalt steht als Vorrecht die ausschließliche Beförderung von Briefen und postmäßigen, d. h. unter 20 Pfund wiegenden, zum Transport mit den Posten geeigneten Packeten zu. Daher ist Niemandem, namentlich nicht den Miethkutschern, Fuhrleuten, Boten, Botenweibern, Markt- und andern Schiffern, Postreisenden und Eisenbahnbeamten, den Postschaffnern, Postillons und Postboten (ohne Vorwissen der Postanstalt) gestattet, versiegelte oder auf andere Weise verschlossene, mithin auch zugenähte oder nur zugeklebte Briefe mit oder ohne Inlagen, oder Effekten und Packete bis zum Gewichte von zwanzig Pfunden, an Orten und nach Orten, wo solche durch die Posten befördert werden können, zur Bestellung anzunehmen, zu sammeln und zu befördern, bei Vermeidung von Zehn Thalern Strafe (wovon die Hälfte dem Denuncianten zugesichert ist) für jeden verbotswidrig beförderten Brief oder andern Gegenstand, und des Ersatzes des dadurch der Postcasse entzogenen Portos. Die genannten Postbedienten sind überdies im Wiederholungsfalle mit der Entfernung aus dem Postdienste bedroht.

---

1) Man vergleiche auch über diese und die nächstfolgende §§. des Verf. Aufsätze: „Das Verhältniß der Lohnkutscher zu der Postanstalt im Königreiche Sachsen“ im 2. Jahrgange des Braunschweiger Post-Almanachs von Görges S. 125—135 abgedruckt — und „Ueber die Vorrechte der Postanstalt im Königreiche Sachsen“ in Nr. 38—41 des Wochenblatts für das Transportwesen, von A. Vogtherr. Jahrgang 1846.

Hiervon ist nur das Gepäck, welches die Reisenden, so der Lohnkutscher befördert, als ihr Eigenthum bei sich führen, und solche Gegenstände, welche zu den Posten nicht angenommen werden dürfen, z. B. Schießpulver, Knallsilber, Vitriolöl, Scheidewasser, ätzende oder gährende Flüssigkeiten, durch Reibung entzündbare u. s. w. ausgenommen. Solche Sachen, deren Transport ihrer verderblichen und zerbrechlichen Beschaffenheit wegen mit den Posten gefährlich ist, sind gleichfalls vom Postzwange ausgenommen.

Den Dicasterial-, Amts-, Raths- und dergleichen Boten ist zwar nachgelassen, die ihnen von ihren Vorgesetzten anvertrauten und mit dem Official-Siegel bedruckten Briefe und Sachen zu bestellen, jedoch ist denselben keineswegs verstattet, Privatbriefe oder Packete von andern Personen an- und mitzunehmen. Uebrigens sollen aber „die an die Landes-Collegien und Dicasterien einzusendenden Acten, zu Ersparung mehrerer Kosten, nicht durch besondere Boten, außer in Fällen, da es die Parteien selbst begehren oder es sonst die Nothdurft erfordert, sondern durch die ordentlichen Posten gesendet werden [2])." Ueberhaupt sollen da, wo Posten oder ordentliche Postboten sind, die Acten in der Regel mit diesen fortgeschickt werden [3]).

Die Postschaffner, Postillons und Postboten dürfen Briefe und Sachen nach und von Dörfern, Rittergütern, Chausseehäusern, welche sie auf ihren Fahrten und Gängen berühren, nur dann bestellen, wenn ihnen solche von einem Postamte oder einer Posterpedition zur gelegentlichen Abgabe auf dem Lande, oder von Landbewohnern zur Aufgabe bei der nächsten Postanstalt übergeben werden. Diese Bestellung muß jedoch in solcher Art bewirkt werden, daß dadurch kein Aufenthalt und Umweg für die Post und den Boten entsteht und die Postladung nicht aus den Augen der Postbedienten verloren wird [4]).

---

2) Erläuterte Proceß-Ordn. ad Tit. 34. §. 2. — Mand. v. 10. Jan. 1724 (Cod. Aug. T. I. S. 2517) und v. 30. Juni 1784 (Cod. Aug. C. II. T. I. S. 587).

3) Taxordn., nach welcher die Gerichts- ꝛc. Gebühren gefordert und bezahlt werden sollen. Anhang Nr. 6. (Cod. Aug. C. III. T. I. S. 369.)

4) Postordn. vom 27. Juli 1713 §. 16. sub 4 u. 6, und §. 17, 32 u. 46. — Generale des O.-P.-Amts v. 20. April 1719. — Gen.-Mandat v. 14. Aug. 1725 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1751) und Gen. v. 10. Dec. 1725 (a. a. O.). — Befehl vom 20. März 1731, conf. Gen.-Verordn. v. 24. März 1731 (a. a. O. S. 1765). — Gen.-V. d. O.-P.-A. v. 20. Juli 1750 (a. a. O. S. 1789). — Gen.-V. dess. v. 5. März 1776 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 513). — Gen.-V. dess. v. 8. Mai 1783 (a. a. O. S. 549) und Gen.-V. dess. v. 4. Jan. 1825, welche das Nähere über die Beschaffenheit der Contraventionen gegen diese Bestimmung und über das einzuschlagende Verfahren angeben. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 25. Septbr. 1822. — Bek. d. Geh. Fin.-Coll. v. 12. Novbr. 1828 §. 19. (Ges.-S. St. 31. Nr. 45. S. 269). — Bek. d. O.-P.-Amts v. 5. April 1839

§. 25. Vorrecht des Pferdewechsels.

Ein ausschließendes Vorrecht der Post ist ferner die Beförderung mit abgewechselten oder untergelegten Pferden. Kein Lohnkutscher, Fuhrmann oder anderer Pferdehaltender Einwohner darf mithin mit abgewechselten, voraus- oder entgegengesendeten Pferden Personen befördern, noch andern Lohnfuhrleuten, Lohnkutschern und Pferdehaltenden Einwohnern die Reisenden von einem Orte zum andern, nach Art der Extraposten, zuführen, noch auch dieselben zu Pferde und mit vorreitenden Knechten, nach Art der Couriere, fortschaffen, bei Zwanzig Thalern Strafe, Ersatz des der Poststation oder mehrern Stationen entzogenen Extrapostgeldes und Erstattung der durch die Untersuchung verursachten Kosten[5]).

Nach der Bekanntmachung des vormaligen Geh. Finanz-Collegii vom 12. Novbr. 1828 §. 15. durfte außerdem auch kein Lohnkutscher, bei ebenmäßiger Strafe, einen Reisenden, der auf einem Poststationspunkte oder einem, auf einer Poststraße gelegenen Orte mit Extrapost oder mit gemietheten Pferden angekommen war, früher als nach Verlauf von 48 Stunden nach seiner Ankunft, mit andern Pferden weiter- oder zurückbefördern. Nachdem aber bald darauf den Lohnkutschern schon nachgelassen war, Reisende, welche mit gemietheten Pferden angekommen, sofort weiter oder zurückbefördern zu können, ohne an den Ablauf gewisser Stunden gebunden zu sein, jedoch mit Beibehaltung der Beschränkung, daß die Weiterbeförderung nicht mit abgewechselten, voraus- oder entgegengesendeten Pferden erfolgen durfte; und die mit Extrapost angekommenen Reisenden, schon nach Verlauf von 24 Stunden, statt der frühern 48 Stunden, durch Lohnfuhren weiter befördern zu können[6]): so wurde später auch dieses letzte Verbot gänzlich aufgehoben[7]). Dagegen ist den Lohnkutschern, bei 5 Thlrn. Strafe im Zuwiderhandlungsfalle, geboten worden,

---

in fin. (Leipz. Zeitg. Nr. 83). — Gen.-V. dess. v. 22. Octbr. 1841 (P.-V.-Bl. Stück 5. Nr. 18).

Die bei Kap. XI. citirten Decrete. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 12. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 13. — Dienstanw. f. d. Postboten §. 8. und 9.

5) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 16. sub 7 und 9 (Cod. Aug. T. II. S. 1054). — Mandat v. 20. Jan. 1692 (a. a. O. S. 1013). — Mandat v. 12. Octbr. 1709 (a. a. O. S. 1035). — Gen. d. O.-P.-Amts v. 30. Mai 1775 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 509). — Bekanntm. des Geh. Fin.-Colleg. v. 12. Novbr. 1828 §. 15 (Ges.-S. St. 31. Nr. 45. S. 268). — Verordn. des Fin.-Minist. v. 13. Juni 1839 §. 2 (Ges.- u. V.-Bl. St. 14. Nr. 67. S. 193). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 9. Septbr. 1839 §. 1.

6) Bek. d. Geh. Fin.-Coll. v. 4. Novbr. 1830 (Ges.-S. St. 30. Nr. 42 S. 185). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 10. Novbr. 1830.

7) Verordn. d. Fin.-Min. v. 13. Juni 1839 §. 1 (Ges.- u. V. Bl. St 14 Nr. 67. S. 193). Conf. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 9. Septbr. 1839. §. 1.

sich der mündlichen oder schriftlichen Aufforderung an die mit den Extraposten oder mit den ordinären (Eilposten, Diligencen, Packposten ꝛc.) ankommenden Reisenden, sich zur Weiterreise ihrer Geschirre zu bedienen, zu enthalten, und namentlich ist auch das Erwarten ankommender Fahrposten von Seiten der Lohnkutscher vor den Posthäusern oder Ab- und Einsteigeplätzen der Postreisenden untersagt[8]).

§. 26. Verbietungsrecht der regelmäßigen Personenbeförderung an bestimmten Tagen.

Lohnkutscher und andere Fuhrleute, welche Reisende regelmäßig von einem Orte zum andern befördern und damit ein eigenes Gewerbe treiben, dürfen diese Reisen nicht an bestimmten Tagen der Woche oder des Monats verrichten, noch dieserhalb eine öffentliche Bekanntmachung ergehen lassen, widrigenfalls sie für diesen Eingriff in die postmäßige Beförderung mit einer Geldbuße von Zehn Thalern und nach Befinden härterer Strafe belegt werden sollen[9]).

Als eine regelmäßige Personenbeförderung wird angesehen, wenn ein Lohnkutscher, ohne für die ganze Tour und für das ganze Geschirr gedungen zu sein, in drei auf einander folgenden Wochen, an dem nämlichen Wochentage, von dem nämlichen Abfahrtsorte ab, nach den nämlichen Bestimmungsort Personen befördert hat[10]).

Von diesem Verbote kann jedoch auf Ansuchen, gegen Entrichtung einer tarmäßigen Concessionsgebühr, im Inlande wohnenden Lohnfuhrleuten, nicht aber Personen, welche nicht selbst Pferde besitzen und das Lohnkutschergewerbe unter Entrichtung von Gewerbesteuer (§. 22.) nicht regelmäßig verrichten, noch Compagnieschaften und Actienvereinen Dispensation ertheilt werden. Diese Dispensation ist nachzusuchen bei der Ober-Postdirection zu Leipzig, welcher übrigens freisteht, die Genhemigung, sowol überhaupt als insbesondere hinsichtlich der für die Fahrt gewählten Tage und Stunden, zu verweigern, wenn namentlich durch verschiedene ineinander greifende Fahrgelegenheiten das Verbot des Pferdewechsels umgangen, oder gleichzeitigen Fahrpostcoursen eine zu fühlbare Beeinträchtigung zugefügt werden würde.

---

8) Vergl. die Citate unter 7. und Post-Ordn. v. 27. Juli 1713 §. 16. sub 10.

9) Bek. d. Geh. Fin.-Coll. v. 12. Novbr. 1828 §. 17 (Ges.-S. St. 31. Nr. 45. S. 264).

10) Verordn. d. Fin.-Minist. v. 13. Juni 1839 §. 3 (Ges.- u. V.-Bl. St. 14. Nr. 67).

Das bei regelmäßigen Personenfuhren für jedes Pferd der Bespannung auf ein Jahr an die Postcasse zu entrichtende Concessionsgeld beträgt:

Bei einer wöchentlich 1maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen .	1 Thlr.	10	Ngr.
über 5 bis 10 = .	2 =	—	=
= 10 = 15 = .	2 =	15	=
= 15 Meilen . . .	2 =	25	=
Bei einer wöchentlich 2maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen .	2 =	25	=
über 5 bis 10 = .	4 =	$7\frac{1}{2}$	=
= 10 = 15 = .	5 =	10	=
= 15 Meilen . . .	6 =	$2\frac{1}{2}$	=
Bei einer wöchentlich 3maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen .	4 =	10	=
über 5 bis 10 = .	6 =	15	=
= 10 = 15 = .	8 =	5	=
= 15 Meilen . . .	9 =	10	=
Bei einer wöchentlich 4maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen .	5 =	25	=
über 5 bis 10 = .	8 =	$22\frac{1}{2}$	=
= 10 = 15 = .	11 =	—	=
= 15 Meilen . . .	12 =	$17\frac{1}{2}$	=
Bei einer wöchentlich 5maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen .	7 =	10	=
über 5 bis 10 = .	11 =	—	=
= 10 = 15 = .	13 =	25	=
= 15 Meilen . . .	15 =	25	=
Bei einer wöchentlich 6maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen .	8 =	25	=
über 5 bis 10 = .	13 =	$7\frac{1}{2}$	=
= 10 = 15 = .	16 =	20	=
= 15 Meilen . . .	19 =	$2\frac{1}{2}$	=
Bei einer wöchentlich 7maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen .	10 =	10	=
über 5 bis 10 = .	15 =	15	=
= 10 = 15 = .	19 =	15	=
= 15 Meilen . . .	22 =	10	= [11])

Den zur Legitimation ausgestellten längstens auf ein Jahr, nie unter drei Monate lautenden Erlaubnißschein hat jeder Lohnfuhrmann, welchem zur Verrichtung regelmäßiger Personenfuhren Concession ertheilt worden ist, bei den Fahrten bei sich zu führen,

---

11) Verordn. d. Fin.-Minist. v. 12. Decbr. 1840 sub 2 (Ges.- u. V.-Bl. St. 25. Nr. 123. S. 452).

oder, dafern er die Fahrten durch seine von ihm zu vertretenden Dienstleute verrichten läßt, dem jedesmaligen Geschirrführer mitzugeben. Wer dies unterläßt, verfällt in eine Ordnungsstrafe von Zwei Thalern. Auf Erfordern ist der Erlaubnißschein an den zu passirenden Chausseegeld-Einnahmen, sowie den Postofficianten und Thorofficianten vorzuzeigen.

Nur nach Empfang des auszufertigenden Erlaubnißscheins ist dem Inhaber das Beginnen der regelmäßigen Fahrten und deren öffentliche Bekanntmachung gestattet. Wer dies früher unternimmt, verfällt in die obenerwähnte festgesetzte Strafe von Zehn Thalern auch dann, wenn ihm später die Dispensation ertheilt wird.

Wer sich eines auf den Namen eines andern Lohnfuhrmanns lautenden Erlaubnißscheins bedient, oder wer den ihm ertheilten dergleichen Schein an einen andern Lohnfuhrmann oder an dessen Dienstleute verborgt, verschenkt, verkauft, vermiethet oder sonst überläßt, oder wer den Bestimmungen des ertheilten Erlaubnißscheins in allen oder einem einzelnen Punkte selbst oder durch die von ihm zu vertretenden Angehörigen oder Dienstboten entgegenhandelt, namentlich auch Pferde unterwegs wechselt, einem andern Unternehmer die Personen zuführt, oder von demselben zur Weiterbeförderung übernimmt, verfällt in eine Strafe von Zehn Thalern, und was den Pferdewechsel und das Zuführen von Reisenden betrifft, in die festgesetzte Strafe von Zwanzig Thalern für jeden Contraventionsfall. Auch bleibt solchenfalls der Ober-Postdirection überlassen, die ertheilte Erlaubniß sofort, oder nach erfolgter Verwarnung, zurückzunehmen. Namentlich kann dies auch dann geschehen, wenn verschlossene Briefe und postmäßige Packete (s. §. 24.) zur Beförderung übernommen werden.

Uebrigens müssen die Wagen, mit welchen die regelmäßigen concessionirten Fahrten verrichtet werden, auf der linken Seite des Kutschbocks auf eine leicht erkenntliche Weise mit der Nummer des Erlaubnißscheins, auf weißlackirtem Bleche schwarz gemalt, versehen sein.

Den Postofficianten und den Chaussee- und Brückengeld-Einnehmern, welchen die Beaufsichtigung des Lohnkutscherverkehrs obliegt, ist für die durch Entdeckung einer Contravention bewiesene Vigilanz, resp. antheilig, die Hälfte der von dem Denunciaten eingezogenen Geldstrafe zugebilligt[12]).

---

12) Verordn. d. Fin.-Minist. v. 13. Juni 1839 §. 4—10 (Ges.- u. V.-Bl. St. 14. Nr. 67. S. 194 u. 195). — Instruction des Fin.-Minist. für die Chaussee- u. Brückengeld-Einnehmer, die denselben obliegende Controlirung der, von Lohnkutschern ꝛc. verrichtet werdenden regelmäßigen Personenfuhren betr., vom 5. August 1839. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 9. Sept. 1839. — Die den Erlaubnißscheinen beigedruckten Anmerkungen.

§. 27. Recht der Debitirung von Zeitungen.

Der Postanstalt steht als Recht die Debitirung in- und ausländischer Zeitungen und Zeitschriften und die Befugniß zu, solche allein und mit Ausschluß Anderer portofrei zu verschreiben und innerhalb und außerhalb des Landes, soweit sich der sächsische Portogenuß erstrecket, zu versenden. Wer demnach nicht durch die königliche Zeitungs-Expedition, resp. Postanstalt, sondern unmittelbar fremde Zeitungen und Zeitschriften für sich und zu seinem eigenen Gebrauche verschreiben will, dem bleibt zwar solches völlig frei, es hat aber derselbe von jedem Zeitungspackete das tarifmäßige Postporto zu bezahlen, auch dergleichen zu eigenem Gebrauche verschriebene Zeitungen für Geld Niemandem mitzutheilen oder sonst Handel damit zu treiben, und zwar bei zwei Thaler Strafe von jedem Blatte. Bei Vermeidung „harter Strafe" dürfen Postbediente oder Privatpersonen, unter keinerlei Vorwand, durch Boten, Landkutscher oder andere Gelegenheiten, außer mit den ordinairen Posten, Zeitungen kommen lassen, sowie allen Boten, Landkutschern und sonst Jedermann untersagt ist, dergleichen für Geld oder umsonst mitzunehmen und mitzubringen, außerdem sie mit der auf die Mitnahme von Briefen (§. 24.) gesetzten Strafe von Zehn Thalern für jeden dergleichen Brief oder Zeitungspacket belegt werden.

Nächstdem ist der königlichen Zeitungs-Expedition in Absicht der inländischen gerichtlichen Avertissements und Vorladungen das Vorzugsrecht in der Art zugestanden worden, daß dieselben eher nicht andern Wochenblättern inserirt werden sollen, als bis selbige in der Leipziger Zeitung bereits abgedruckt sind. In Ansehung der Avertissements und Vorladungen von ausländischen Obrigkeiten findet dieses Vorzugsrecht nicht statt.

Das ausschließliche Recht der Herausgabe politischer Zeitungen ist als aufgehoben zu betrachten[13]).

§. 28. Von der den Posten zu leistenden Assistenz von Seiten der Pferdebesitzer.

Alle Lohnkutscher, Fuhrleute und Pferdehaltende Einwohner sind verpflichtet, wenn die Pferde der Postmeister oder Posthalter, welche die, nach Beschaffenheit der ihnen angewiesenen Station erforderliche und in ihrer Bestellung angegebene, Anzahl Pferde zu halten schuldig sind[14]), zur Beförderung der Reisenden nicht

13) Verordn. d. Ober-Postamts v. 23. Nov. 1809 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 367), v. 24. Novbr. 1804 (a. a. O. S. 370) und v. 1. Decbr. 1764 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1817).

14) Gen. v. 6. Febr. 1836 §. 1 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 363), — Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 19.

zureichen oder die bereits unterwegs sich befindenden Posten mehrern Vorspanns zu ihrem Fortkommen bedürfen, zu den Extraposten sowol als zu den Beichaisen und Beiwagen, ihre Pferde und Knechte herzugeben und die unterwegs sich befindenden Posten fortzuschaffen[15]). Zur Bespannung der Hauptwagen bei den Eilposten und ordinären Packposten, sowie zu den Reitposten und Staffetten dürfen jedoch niemals Anspänner gebraucht werden[16]).

Wenn zu vermuthen ist, daß an einem gewissen Tage eine größere, den Bestand der Postpferde übersteigende Zahl Pferde erfordert werden wird, so haben sich die Postmeister und Posthalter durch Verabredung mit Pferdehaltenden Einwohnern im Stationsorte selbst oder in den nächst gelegenen Dörfern einer gewissen Anzahl von Hülfspferden im Voraus zu versichern[17]). Ist aber mit Gewißheit entweder aus den Pferdebestellungen zu Extraposten und großen Suiten, oder aus den, auf den Eilpostcoursen zum Theil eingerichteten, vorläufigen Benachrichtigungen der Stationen von den erforderlichen Beichaisen zu ersehen, daß die vorhandenen Postpferde nicht hinreichen, so sind die Posthalter gehalten, um Ausschreibung der Vorspannpflichtigen die Amtshauptmannschaft anzugehen, in dringenden Fällen aber befugt, die zur Einspannung nöthigen Pferde unmittelbar von den Pferdehaltenden Einwohnern zu requiriren[18]).

Zu diesem Behufe haben die Obrigkeiten vollständige Verzeichnisse aller unter ihrer Gerichtsbarkeit befindlichen Pferdehaltenden Einwohner den Postanstalten zu übergeben und diesen die in dieser Hinsicht vorgehenden Veränderungen von Zeit zu Zeit anzuzeigen. Im Uebrigen aber sollen die Obrigkeiten sich ernstlich angelegen sein lassen, den Posten die nöthige und schleunige Assistenz zu verschaffen, und die Widerspenstigen mit den behufigen Zwangsmitteln zu ihrer Schuldigkeit anzuhalten[19]).

Bei dem Ausschreiben der Anspännerpferde ist stets der Reihe nach zu gehen, so daß unter den Spannpflichtigen eine möglichst gleichmäßige Vertheilung der Dienstlast stattfindet[20]). Die einmal requirirten Anspänner müssen zu dem Dienste, zu welchem sie, wegen Mangel an Postpferden, bestimmt worden waren, auch be-

---

15) a. a. O. §. 2. — Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 54.

16) Cours-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 4. Juli 1831. — Dienstanweis. für die Posthalter v. 18. Juni 1836 §. 8.

17) Gen. v. 6. Febr. 1806 §. 3. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 26. März 1822 sub 4. — Cours-V. d. O.-P.-Amts v. 4. Juli 1831 sub 2.

18) Revidirte Generalinstruction für die Amtshauptleute v. 27. Septbr. 1842 §. 29 (Ges.- u. V.-Bl. St. 17. Nr. 44. S. 185).

19) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 54. — Gen. v. 6. Febr. 1806 §. 5.

20) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 54. — Gen. v. 6. Febr. 1806 §. 6. — Cours-V. d. O.-P.-Amts v. 4. Juli 1831 sub 4. — Revidirte Gen.-Instr. für die Amtshauptleute § 29.

nutzt werden und können, gegen den Willen der Anspänner, ungebraucht nicht wieder zurückgeschickt werden, wenn auch durch einen Zufall die anfangs für einen andern Dienst in Anspruch genommen oder darin begriffen gewesenen Postpferde zu einer der Fuhren, für welche Anspännerpferde bereits gestellt worden sind, disponibel werden sollten[21]).

Diejenigen Pferdehaltenden Einwohner, welche zum Dienst der ordinären oder Extraposten aufgefordert worden sind und die Dienstleistung verweigern, oder nicht zu der bestimmten Zeit Pferde und Knechte stellen, werden für jedes zurückgebliebene Pferd mit Fünf Thalern bestraft, und diese Strafe soll im Wiederholungsfalle verdoppelt werden. Hat in einem solchen Falle der Posthalter, der für die demungeachtet möglichst zu beschleunigende Beförderung der Posten pflichtmäßige Sorgfalt zu tragen hat, von solchen Personen, die zur Assistenz der Posten zu solcher Zeit nicht verpflichtet waren, Pferde ermiethet und für sie ein höheres Lohn, als die Posttaxe beträgt, bezahlen müssen, so soll die Uebermaße desselben, noch außer der verwirkten Strafe, von den Renitenten eingetrieben werden[22]).

Die Kosten für die Mühwaltung bei der Expedition und für den Ausschreibungsaufwand haben die Posthalter aus eigenen Mitteln zu bestreiten[23]).

Den Anspännern ist untersagt, ein Mehreres als die gesetzmäßige Taxe beträgt, zu verlangen, wohingegen denselben das volle Vorspannlohn ohne allen Abzug zu verabreichen ist[24]).

Wenn in gewissen Fällen eine Liquidation von Wartegeld erfolgt, so können auch sie auf die gesetzliche Vergütung für das Warten der Pferde Anspruch machen.

Das verdiente Lohn und Trinkgeld ist den Anspännern zum Voraus sofort bei der Abfahrt auszuzahlen, wenn nicht besondere Umstände eine Ausnahme nothwendig und rathsam machen[25]).

Uebrigens ist die Beschlagnahme der zum Postdienste bereit stehenden Pferde, sowie der unterwegs betroffenen Postpferde, insofern solche durch Postillons in vorschriftmäßiger Livree oder von andern mit der Posttrompete versehenen Personen geführt

---

21) Cours-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 4. Juli 1831 sub 9. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 23. Juli 1750 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1789).

22) Gen. v. 6. Febr. 1806 §. 6 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 365).

23) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 15. Juni 1835 sub 2., vergl. Verordn. d. Fin.-Minist. v. 28. April 1835.

24) Gen. v. 6. Febr. 1806 §. 4. — Cours-Verordn. d. O.-E.-Amts v. 4. Juli 1831 sub 1. — V. d. Fin.-Minist. v. 27. Mai 1835 (Ges.- u. V.-Bl. St. 3. Nr. 54. S. 267).

25) Cours-V. d. O.-P.-Amts v. 4. Juli 1831 sub 5 und 9.

werden, zum Behuf der Militair-Vorspann in keinem Falle gestattet[26]).

Anmerkung. Die Bestimmung der Postordnung §. 54. und des Generale vom 6. Febr. 1806 §. 4., wornach den Poststationen nachgelassen war, von dem für jedes zum Postdienst verwendete Anspännerpferd zu verabreichenden gesetzmäßigen Lohne Einen Groschen auf die Meile des geleisteten Dienstes als Entschädigung für die Mühwaltung bei der Expedition und für den Ausschreibungsaufwand in Abzug zu bringen, ist zugleich mit der seit dem Jahre 1724 von den Posthaltern zur Postcasse zu entrichten gewesenen Abgabe an 2 Gr. vom Thaler des Extrapostverdienstes und an 1 Gr. vom Thaler des Courier- und Staffettenverdienstes, vom 1. Juli 1835 an, aufgehoben[27]).

§. 29. Vorrecht des Tragens der Posttrompete und der Postlivree.

Die Posttrompete und die gelbe Postlivree ist ein Vorrecht der Post. Niemand, außer den Postillons, darf sich der Posttrompete, der Postlivree und sonstigen Insignien bedienen, bei Zwanzig Thalern Geld- und außerdem einer zweimonatlichen Gefängnißstrafe[28]).

Die Hülfsanspänner, so in gewissen Fällen zur Ueberbringung von Beichaisen, Beiwagen und Extraposten gebraucht werden, sind niemals in Postmontur zu kleiden, unter allen Umständen aber mit einem Armschilde und einer Posttrompete zu versehen[29]).

Bei Wirthschaftsfuhren und allen, nach freier Einigung des Posthalters mit dem Publikum in Betreff des Fahrpreises, der Fahrzeit, der Bespannung u. s. w. verrichtet werdenden Fuhren, welche über die nächsten oder selbst entferntern Stationen hinausgehen und welche daher als eigentliche Lohnfuhren zu betrachten

---

26) Verordn. d. O.-P.-Amts v. 12. Septbr. 1808 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 366).

27) Verordn. d. Fin.-Minist. v. 27. Mai 1835 (Ges.- u. V.-Bl. St. 13. Nr. 54. S. 267). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 15. Juni 1835.

28) Verordn. v. 20. Jan. 1692 (Cod. Aug. T. II. S. 1013). — V. v. 9. März 1708 (a. a. O. S. 1033). — Befehl v. 7. Juni 1713, vergl. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 20. Juli 1713 (a. a. O. S. 1089). — Postordn. v. 1713 §. 13. u. 16. sub 12 (a. a. O. S. 1052). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 28. Nov. 1763 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1813). — Gen.-V. dess. v. 31. Mai 1771 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 491). — Bek. des Geh. Fin.-Colleg. vom 12. Novbr. 1828 §. 18 (Ges.-S. St. 31. Nr. 45. S. 269).

29) Regulativ für die Bekleidung der Postillons v. 7. März 1843 §. 24. (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 95. S. 42) u. V. d. O.-P.-Dir. von dems. Tage (ebendas. S. 34). — Bek. d. Geh. Fin.-Colleg. v. 6. März 1822 §. 16 (Ges.-S. St. 8. Nr. 14. S. 181). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 22. Mai 1819.

sind, haben sich die Leute der Posthalter ebenfalls der Führung der Postmonturstücke und Post-Insignien gänzlich und bei Strafe zu enthalten, wogegen dieselben bei solchen Fuhren, welche innerhalb der Entfernung bis zu den nächsten Stationen verrichtet werden, z. B. bei Stadtfuhren, Spazierfuhren u. s. w. getragen und geführt werden sollen[30]).

Falls ein Postillon ein verdientes Collet oder einen verdienten Hut verkauft oder verschenkt oder den Postdienst gänzlich verläßt, hat derselbe das Wappenschild, die Wappenknöpfe und die Borden zuvor abzutrennen. Die Posttrompete darf nur im Postdienste getragen werden[31]).

Anmerkung. Aus der unterm 14. August 1784 erlassenen Coursverordnung des Ober-Postamts, welche den Poststationen des betreffenden Courses aufgiebt, „des Prinzen Constantins von Sachsen-Weimar Durchl., welche bekanntlich bei den churfürstl. sächs. Prinz Xaverschen Infanterie-Regimente als Obrist-Lieutenant angestellt sind, auf Hoch-Ihro Reisen in hiesigen Landen, mit eigenen Pferden in Führung eines Posthorns als einen zum Hause Sachsen gehörigen Prinzen einiges Hinderniß nicht in Weg zu legen," ist anzunehmen, daß auch den Leibkutschern der hohen Landesherrschaften die Führung des Posthorns auf Reisen zustehe.

§. 30. Befreiung der Posten vom Wegegelde.

Die Staatsposten sind von allem Chaussee- und Brückengelde, Zollgeleite und andern dergleichen Abgaben gänzlich befreit. Diese Befreiung erstreckt sich auch auf Staffetten und Couriere, so im Dienste des Staats versendet werden, sowie auf die leer auf die Station zurückkehrenden Postpferde.

Zu diesem Behufe haben sich die Postillons durch das Tragen der Post-Insignien, und die Hülfsanspänner durch das Armschild und die Posttrompete äußerlich kenntlich zu machen[32]).

---

30) Verordn. d. Fin.-Minist. v. 20., vergl. V. d. O.-P.-Dir. v. 29. Aug. 1844 §. 1 u. 2 (P.-V.-Bl. St. 13. Nr. 179). — Regulativ f. d. Bekleid. d. Postill. v. 7. März 1843 §. 24 (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 95). — Dienstanw. f. d. Posthalter v. 18. Juni 1836 §. 16.

31) Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 3. — Regulativ f. d. Bekleid. der Postillons v. 7. März 1843 §. 27.

32) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 12. — Ges. v. 9. Nov. 1833. Befreiungen, unter 2 (Samml. d. Ges. u. V. St. 22. Nr. 45. S. 132). — Dienstanweisung für die Postillons v. 18. März 1831 §. 17. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 26. März 1822 sub 11. — Verordn. v. 21. Mai 1707 (Cod. Aug. T. II. S. 1031) u. v. 9. Mai 1708 (a. a. O. S. 1033). — Mand., die Erlassung einer allgem. Gleitsordn. betr., v. 15. März 1823 §. 13. sub 4 (Ges.-S. St. 10. Nr. 14. S. 43).

Von der allgemeinen Verpflichtung, vor den Chausseegelder-Einnahmen anzuhalten und sich bei dem Einnehmer zu legitimiren, sind die Posten ausgenommen[33]).

Wegen der Entrichtung des Chaussee- und Brückengeldes bei Extraposten und Staffetten wird später das Nöthige bemerkt werden.

§. 31. Vorrechte der Posten in Bezug auf Wege, Schlagbäume, Fähren, Brücken ꝛc.

Wenn auf den Poststraßen wegen unterlassener Besserung oder sonst nicht fortzukommen ist, so ist, vorausgesetzt, daß dieser Zustand nicht etwa durch zeitige Anzeige der Postmeister und Posthalter bei der Straßenbau-Commission zu verhüten gewesen wäre, allen Fahr- und Reitposten, sowol ordinairen als Extraposten und Staffetten, zu ihrer Beschleunigung gestattet, sich aller reservirten sogenannten Herren-, Neben-, Schleif- und Feldwege, auch wenn diese mit Schlagbäumen versehen sind, zu bedienen, ohne daß sie von den Eigenthümern gepfändet und angehalten werden dürfen. Den angrenzenden Feldern und Wiesen darf aber, bei Vermeidung des Schadenersatzes, kein Nachtheil zugefügt und dieses Vorrecht der Posten überhaupt nicht gemißbraucht werden.

Die Schlagbäume müssen allen Posten, auf Anmelden der Postillons durch die Trompete, schnell und unentgeldlich geöffnet werden. Führen die Postillons die Schlüssel dazu bei sich, um sich ihrer bei der Eröffnung der Schlagbäume selbst bedienen zu können, so haben sie solche stets, bei 1 Thlr. Strafe im Unterlassungsfalle, wieder zu verschließen.

Die Fährleute an den Strömen und Flüssen haben die Posten bei Tag und Nacht unentgeldlich und ohne den geringsten Verzug, vor jedem andern Fuhrwerke, überzusetzen[34]).

§. 32. Befreiung der Posthäuser von Einquartirung.

Da die gänzliche Befreiung von Militairleistungen, mithin auch von Einquartirung, nächst den, in der Beilage I. zur Verfassungsurkunde verzeichneten königlichen Schlössern und Gebäuden, nach der allgemeinen Landesverfassung blos den öffentlichen und Communalgebäuden oder Grundstücken, welche zu dem Gottesdienste, zu dem Schulunterrichte, zur Besorgung der Justiz-

---

33) Ges. v. 9. Nov. 1833. Strafbestimmungen, unter 3 (Samml. d. Ges. u. V. St. 22. Nr. 45. S. 134).

34) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 9. u. 11. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 3. Jan. 1774 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 503). — Mandat v. 28. April 1781. Cap. II. §. 17 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 680 u. T. III. S. 658). — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 17.

pflege, zu den Landes- und Communalverwaltungen oder zu sonstigen auf öffentliche Kosten bestehenden Einrichtungen bestimmt sind, zusteht[35]); so sind von der Einquartirung nur die fiscalischen Postgebäude befreit, dagegen kann ein Privat-Grundstück, welches ganz oder zum Theil zum Postdienste benutzt wird, lediglich von der Natural-Einquartirung verschont bleiben. Dessenungeachtet bleibt der Besitzer eines solchen Grundstücks verpflichtet, entweder für anderweite Unterbringung der auf das Grundstück oder nur auf einen Theil desselben repartirten Mannschaft selbst zu sorgen, oder für die durch die Orts-Einquartirungsbehörde, auf des Eigenthümers Rechnung, besorgte Unterbringung, den Geldbetrag, welcher die ordonnanzmäßige Vergütung übersteigt, aus seinen Mitteln zuzuschießen[36]).

§. 33. Von der Gastgerechtigkeit der Posthäuser.

Die Postmeister und Posthalter sind befugt, die mit den ordinairen und Extraposten reisenden Personen (oder deren Angehörige) und auswärtige wie einheimische Postillons zu beköstigen und zu beherbergen, ohne daß die Wirthe dagegen Einspruch thun können, und ohne deshalb Gewerbesteuer zu erlegen. Die Gastgerechtigkeit der Posthäuser soll jedoch weder Anlaß zum verzögerten Aufenthalt der Posten geben, noch auch, wenn das Posthaus nicht zugleich ein Gast- und Wirthshaus ist, auf andere Personen, die nicht mit der Post reisen, ausgedehnt werden. Diese den Posthäusern zugestandene Gastgerechtigkeit geht aber verloren, wenn der Postmeister oder Posthalter den mit der Post Reisenden die Herberge versagt oder durch schlechte Bewirthung Klagen herbeiführt. In diesem Falle kann jedem in der Nähe eines Posthauses Wohnenden, mit Cognition und Genehmigung der Ober-Postbehörde, das Recht der Bewirthung, in Absicht der mit der Post reisenden Personen, zuertheilt werden[37]).

---

35) Ordonn. v. 19. Juli 1828 §. 304. b (Ges.-S. St. 17. Nr. 26. S. 132). — Gesetz, den ersten Theil der Ordonn. betr. v. 7. Dec. 1837 §. 117 (Ges.- u. V.-Bl. St. 12. Nr. 55. S. 161).

36) Fin.-Minist.-Verordn. v. 16. Octbr., vergl. V. d. O.-P.-Dir. v. 30. Octbr. 1844 (P.-V.-Bl. St. 16. Nr. 192). — Angef. Ordonnanz §. 306. c (Ges.-S. S. 136). — Aeltere Best.: Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 3 (Cod. Aug. T. II. S. 1049), — Resolution v. 14. März 1702 (a. a. O. S. 1027). — Erneuerte Ordonn. v. 30. Juni 1752 §. 54 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1175). — Rescr. v. 9. Juni 1813 (Cod. Aug. C. III. T. I. S. 723).

37) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 5 (Cod. Aug. T. II. S. 1049). — Gewerb- u. Personalsteuer-Gesetz v. 24. Decbr. 1845 §. 28. unter 2 (Ges.- u. V.-Bl. St. 17. Nr. 78. S. 321). — Verordn. d. Ober-Postdir. v. 29. April 1848 (P.-V.-Bl. St. 7. Nr. 424).

§. 34. Ueber das Ausweichen der Wagen.

Zu den Vorrechten der Post können auch die über das Ausweichen der Wagen bestehenden Vorschriften insofern gerechnet werden, als sie den Posten einige Bevorzugung zugestehen.

Auf Chausseen hat nämlich jedes Fuhrwerk, mithin auch das Postfuhrwerk, ohne Unterschied rücksichtlich der Ladung und Bespannung, auf gegebenes Zeichen, und zwar, was die Posten betrifft, auf das mit der Posttrompete gegebene Signal, bei anderem Fuhrwerke aber nach dreimaligem Klatschen mit der Peitsche, dem entgegenkommenden auf die Hälfte des Gleises zur rechten, dem hinter ihm herkommenden aber auf die Hälfte des Gleises zur linken Hand, bei einem bis fünf Thaler Strafe, auszuweichen.

Auf nicht chaussirten Straßen müssen alle den ordinairen und Extraposten begegnenden Kutschen, Chaisen, Caleschen, Schlitten, leere Fracht- und andere Wagen, wie sie Namen haben mögen, auf das durch die Posttrompete gegebene Zeichen, ohne Weigerung und bei Zehn Thaler Strafe, ausweichen, schwere Last- und Güterwagen, sowie mit Getreide in Garben, mit Heu oder Dünger beladene Feldwirthschaftswagen dagegen, sie mögen den Posten begegnen oder von ihnen eingeholt werden, still halten und die Post vorbeifahren lassen.

Vor Hohl- oder engen Waldwegen, in welchen die Wagen sich nicht ausweichen können, ist alles Fuhrwerk, auf das durch die Posttrompete zeitig genug gegebene Zeichen, still zu halten verbunden, bis die Posten durchpassirt sind. In solchen Wegen hat derjenige Postillon das Recht, vor dem ihm entfernt begegneten durchzufahren, welcher zuerst durch die Trompete seine Einfahrt ankündigt.

Die Extrapost hat unterwegs der ordinairen Post auszuweichen. Die Extraposten unter sich bei gleicher Bespannung weichen einander zur Hälfte, und zwar jede zur rechten Hand aus; jede Extrapost weicht endlich der mit mehr Pferden bespannten, sowie den Leichenzügen und jedem andern öffentlichen Aufzuge, aus.

Das hartnäckige Nichtausweichen der Fuhrleute hat der Postillon unter Attestirung der Reisenden oder des Schaffners und des Convoyers, auf dem nächsten Chausseehause und bei der nächsten Station anzuzeigen, diese den Schuldigen der Obrigkeit, und wenn diese nicht einschreitet, der Ober-Postdirection zur weitern Verfügung bekannt zu machen[38]).

---

38) Gen.-V. d. O.-P.Amts v. 26. März 1822 sub 9. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 18. — Dienstanw. für die Postschaffner v. 3. März 1832 §. 30. — Ges., die Erhebung des Chausseegeldes betr., v.

Kap. III.

Vom Postfuhrwesen.

§. 35. Gattung der Posten.

Hierbei sind zu unterscheiden:

1) Eilposten, deren Hauptzweck in der schnellen und bequemen Beförderung der Reisenden und Postsachen besteht, bei denen das Personengeld etwas höher als bei andern Posten und die deshalb mehr von einem gewählteren Publikum als Beförderungsmittel benutzt werden. Die Eilposten sind 2-, 3- oder 4spännig, und die im Hauptwagen nicht Platz findenden Reisenden werden in Beichaisen unbedingt weiter befördert.

2) Diligencen, welche zur Beförderung von Packereien jeder Art dienen und zugleich für eine bestimmte Anzahl von Personen ein bequemes, wenn auch ein etwas langsameres Reisefortkommen gewähren.

3) Personen- und Packereiposten (Fahrposten, Journalieren, Localposten), welche auf eine wohlfeile Beförderung von Personen, in beschränkter oder unbeschränkter Anzahl [1]), und von Packereien gewöhnlich mit einer gewissen Beschränkung berechnet sind.

4) Packposten (Güterposten), welche ein Fortschaffungsmittel von Packereien jeder Art sind und mit welchen auch eine oder wenige Personen befördert werden können.

5) Cariolposten zu gleichen Zwecken auf kurzen Seitencoursen, ein- oder zweispännig.

Zu den Packposten, Fahrposten und Diligencen werden erforderlichen Falls Beiwagen gestellt. Auch werden mit den sämmtlichen Posten auch die Briefe und Zeitungen versendet, insofern deren Spedition mit denselben zweckmäßig ist.

6) Reitposten (Briefposten), lediglich zur Beförderung von Briefen und Zeitungen bestimmt. Bei der immer mehr zunehmen-

---

9. Octbr. 1833. Strafbestimmungen sub 6 (Samml. d. Ges. u. V. St. 22. Nr. 45. S. 134). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 5. März 1835. — Steuer-Strafgesetz v. 4. April 1838 §. 34 (Ges.- u. V.-Bl. St. 10. Nr. 46. S. 354). — V. d. O.-P.-Dir. v. 24. Febr. 1842 (P.-V.-Bl. St. 3. Nr. 42). — Aeltere Best.: Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 10. — Straßenbau-Mandat v. 28. April 1781 §. 21 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 682). — Verordn. d. Geh. Fin.-Coll. v. 1. Mai 1804 §. 9. sub 14 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 385). — Patent d. Geh. Fin.-Coll. v. 1. Mai, vergl. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 22. Juni 1804 (a. a. O. S. 386 u. 387). — Bek. d. Geh. Fin.-Coll. v. 12. Nov. 1828 §. 18 (Ges.-S. St. 31. Nr. 45. S. 269).

1) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 23. Decbr. 1844 (P.-V.-Bl. St. 20. Nr. 205). — V. d. O.-P.-Dir. v. 31. Jan. 1845 (P.-V.-Bl. St. 2. Nr. 212).

den Menge und Schwere derselben kann die Beförderung dieser Posten gegenwärtig fast nie durch den Ritt, sondern nur auf Cariolwagen oder mittelst Cabriolets geschehen.

Nächstdem werden die Seitencourse mit den Hauptcoursen auch durch regelmäßige, auf einen genauen Anschluß berechnete Botenposten in Verbindung gesetzt, mit welchen in Ranzen oder auf Schubkarren die Postsendungen befördert werden. Bei schwerer Ladung oder großem Werthe der zu befördernden Gegenstände werden den ordinairen Postboten noch Beiboten mitgegeben.

Die Hauptwagen zu den ordinairen Posten werden in der Regel von Seiten der Postverwaltung angeschafft und unterhalten; die Stellung der Beichaisen und Beiwagen erfolgt fast ohne Ausnahme durch die Posthalter gegen die festgesetzten Vergütungen.

§. 36. Beschaffenheit der Beichaisen und Beiwagen.

Die für Eilposten und für Extraposten von den Posthaltern zu stellenden Kutschwagen müssen vor der Witterung gehörig schützen, in 4 Federn hängen oder auf guten spielenden Druckfedern ruhen, bequeme Sitze haben, bedeckt und anständig eingerichtet, hinten aber mit einem verschließbaren Koffer, oder einem tüchtigen, mit einer ledernen Decke überzogenen Packkorbe versehen sein.

Die Beiwagen sollen mit Korbflechten ausgesetzt, mit Bauchketten und, wenn Passagiere damit befördert werden, mit gepolsterten Hängesitzen und mit einer, die Passagiere und die Packereien von oben und von den Seiten vor dem Regen gehörig schützenden, leinenen oder gefirnißten Plandecke versehen sein.

Nächstdem ist auf die Mitgabe von Hemmschuhen, Hemm- und Widerhaltketten und sonstigen Geräths, z. B. Nägel, Stricke, Hammer, Zange u. s. w., Bedacht zu nehmen[2]). Die Beiwagen dürfen nicht breiter als höchstens fünf Ellen Dresdner Maaß beladen werden, die Dagegenhandlung wird mit einem bis fünf Thalern bestraft[3]).

§. 37. Ueber die Felgenbreite der Postwagen.

Die allgemeine Bestimmung, daß das gewerbsmäßig betriebene, zunächst zum Personentransporte bestimmte und eingerichtete

---

2) C.-V. d. O.-P.-Amts v. 24. Oct. 1826 u. v. 26. Oct. 1829 sub 2. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 15. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 26. März 1832. — Dienstanw. f. d. Posthalter v. 18. Juni 1836 §. 7. — V. d. O.-P.-Dir. v. 23. Dec. 1844 (P.-V.-Bl. St. 20. Nr. 205).

3) Gesetz v. 9. Nov. 1833. Strafbestimmungen, unter 15 (Samml. d. Ges. u. V. St. 22. Nr. 45. S. 135). — Steuerstrafgesetz v. 4. April 1838 §. 35 (Ges.-u. V.-Bl. St. 9. Nr. 46. S. 354).

Fuhrwerk, welches zugleich zum Fortschaffen von Frachtgütern auf Chausseen benutzt wird, mit Felgenbeschlägen von wenigstens $2\frac{3}{4}$ Zoll sächsisch Breite versehen sein muß[4]), findet auch auf das Postfuhrwerk, wenn solches Chausseen befährt, namentlich auf die Diligencen, Packposten und Beiwagen, Anwendung[5]). An den Radfelgenbeschlägen müssen die Köpfe der Radnägel, Stifte oder Schrauben eingelassen sein und dürfen nicht hervorstehen, und die Radschienen überall geradlinigte Querdurchschnitte und nicht eine gewölbte Oberfläche haben[6]). Die Uebertretung dieser Bestimmungen ist mit einer Strafe von 1 bis 10 Thalern bedroht[7]).

§. 38. Von der Bespannung und Beförderung der Posten.

Die Uebertragung des einem Posthalter zugewiesenen Postdienstes an andere Personen, insbesondere auch das Verdingen einzelner Dienstleistungen bei demselben, auch an andere Stationen, ohne Vorwissen der Ober-Postdirection, ist bei strengster Ahndung untersagt[8]).

Die Eilwagen selbst, sowie die Reitposten und Staffetten, dürfen nicht anders als durch vereidete[9]), vorschriftmäßig und reinlich gekleidete Postillons befördert werden; es ist jedoch hierbei den Poststationen erlaubt, die Packposten erforderlichen Falls auch durch Hülfsanspänner fahren zu lassen. Zu Beiwagen, Beichaisen, Extraposten und Courieren können bei eintretendem Pferdemangel jederzeit Anspänner, die mit Posttrompete und Armschild zu versehen sind[10]), verwendet werden[11]).

Das Pferdegeschirr muß fortwährend in vollkommen tüchtigen Zustande erhalten werden; insbesondere sind die Brustketten,

---

4) Gesetz v. 16. April 1840 §. 7 (Ges.-u. V.-Bl. St. 5. Nr. 24. S. 60).

5) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 8. Febr. 1840. u. Verordn. d. O.-P.-Amts v. 12. Oct. 1841 (P.-V.-Bl. St. 5. Nr. 15).

6) Gesetz vom 16. April 1840 §. 10.

7) a. a. O. §. 12.

8) Gen. v. 21. Jan. 1721. — Anweis. f. d. Posthalter v. 18. Juni 1836 §. 15.

9) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 29 (Cod. Aug. T. II. S. 1058). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 12. Dec. 1713, 17. Jan. 1726 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1753), 20. Aug. u. 16. Sept. 1743 (a. a. O. S. 1775), 20. März 1749 (a. a. O. S. 1785), 2. Juni 1750 (a. a. O. S. 1789) u. 19. März 1764 (a. a. O. S. 1815). — Dienstanweis. f. d. Postill. v. 18. März 1831 §. 1. — Das bei der Verpflichtung zu gebrauchende Notel ist der Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 27. Oct. 1838 sub VI. beigefügt.

10) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 7. März 1843 (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 95. S. 34).

11) Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 22. — Dienstanw. f. d. Posthalter v. 18. Juni 1836 §. 8.

Vorstecker, Wiederhalter und Zügel vor jeder Fahrt genau zu prüfen.

Der Abstand zwischen den Stangen- und Vorderpferden, vom Kopfe bis zum Schweife gemessen, darf nicht mehr als vier Fuß betragen.

Die Zügel der Vorderpferde müssen durch einen, am Kopfstück der Stangenpferde angebrachten, glatten Messingring gehen und dürfen in der Gegend, wo sie durch den Ring laufen, niemals gestückt sein. Diese Zügel sind in die Zügel der Stangenpferde so einzuschnallen, daß der auf dem Bocke sitzende Postillon nicht nur das ganze Viergespann sogleich anhalten, sondern auch durch einen kurzen Griff mit der rechten Hand auf jedes einzelne Pferd augenblicklich wirken könne.

Das Ende der Zügel des ganzen Viergespannes ist in einen an der linken Seite des Bockes anzubringenden Haken zu hängen, damit der im Cabriolet sitzende Postschaffner der Zügel sich sogleich bemächtigen kann, wenn dem Postillon ein Unfall zustoßen sollte.

Wo es nur immer thunlich ist, müssen dem Postillon die Zügel seines Viergespannes in die Hand gegeben werden, nachdem derselbe seinen Sitz auf dem Bocke eingenommen hat.

Der Gebrauch von Peitschen mit hölzernen Stöcken ist nicht gestattet.

Das Fahren vierspänniger Posten und Beichaisen vom Cabriolet aus ist streng untersagt, sowol bei Tage als zur Nachtzeit.

Derjenige Postillon, welcher auf dem Bocke einschlafen oder der Leitung seines Gespannes nicht die gehörige Aufmerksamkeit widmen sollte, darf zur Ueberführung vierspänniger Posten nicht mehr verwendet werden[12]).

Den eine Post überführenden Postillon, welcher sich eines Vergehens schuldig gemacht hat, kann die Ortsobrigkeit nur erst nach zurückgelegtem Postcours und übergebener Post arretiren. Wenn jedoch das Verbrechen wichtig und die Flucht zu besorgen ist, soll damit auch unterwegs verfahren werden können, die Obrigkeit muß aber solchen Falls für alsbaldige Fortschaffung und richtige Ueberlieferung der Post an das gehörige Postamt Sorge tragen[13]).

---

12) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 19. Juli 1847 (P.-V.-Bl. St. 11. Nr. 358). — Aeltere Bestimmungen: Cours-V. d. O.-P.-Amts v. 5. Juni 1830. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 1. u. 9. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 20. — V. d. O.-P.-Amts v. 28. Dec. 1841 (P.-V.-Bl. St. 7. Nr. 31).

13) Post-Ordn. v. 27. Juli 1713 §. 10 Cod. (Aug. T. II. S. 1051).

Uebrigens sind die allgemeinen, in den, dem Chausseegelder-Tarife vom 9. Novbr. 1833[14]) annectirten Strafbestimmungen und im Steuer-Strafgesetze vom 4. April 1838[15]) enthaltenen chausseepolizeilichen Strafverbote auch auf das Postfuhrwesen anwendbar[16]).

§. 39. Vom Einhemmen der Wagen.

Das Unterlegen und Abnehmen des Hemmschuhs, welcher da, wo es die Sicherheit des Fortkommens erheischt, zu gebrauchen ist, wird bei den Eilwagen von den Schaffnern besorgt, indem die Postillons während dieses Geschäfts niemals vom Pferde absteigen dürfen, sondern auf dem Pferde sitzend, das Gespann zusammenhalten und den Wagen zurückstoßen müssen.

Bei den Packposten haben die Postillons das Hemmgeschäft zu besorgen und die Schaffner hierbei die Pferde zu halten. Das Wegwerfen der Zügel soll durchaus nicht geschehen und die Postillons dürfen nicht bergab neben dem Wagen herlaufen, sondern müssen vom Sattel oder auf dem Bocke sitzend die Pferde regieren[17]). Die Hemmschuhe dürfen weder auf den Chausseen geschleppt, noch an den Bauchseiten des Wagens aufgehängt werden[18]).

§. 40. Das Wechseln der Pferde unterwegs.

Das Wechseln der Pferde unterwegs mit entgegenkommenden Pferden der vorliegenden Station ist, bei Beförderung der Pack- und Eilwagen, sowie der Beiwagen bei erstern, und zwischen Extraposten und ordinairen Posten, gänzlich untersagt. Blos bei den Beichaisen und, mit Bewilligung der Reisenden, bei den Extraposten ist es nachgelassen, daß zwar die Pferde, jedoch keineswegs die Chaisen selbst, gewechselt werden können. In diesem Falle hat bei Beichaisen der Postillon demjenigen, mit welchem er wechselt, die Zahl der auf der Beichaise befindlichen Stücke des Passagiergutes, zum Behuf der richtigen Ueberlieferung desselben auf der nächsten Station, genau anzugeben; und bei Extraposten erhält der Postillon, welcher den Reisenden auf die Station bringt, das tarifmäßige Trinkgeld[19]).

---

14) Samml. d. Ges. u. V. St. 22. Nr. 45. S. 133—135.

15) Ges.-u. V.-Bl. St. 9. Nr. 46. §. 31—36. S. 354 u. 355.

16) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 25. Juni 1844 (P.-V.-Bl. St. 11. Nr. 171).

17) Cours-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 19. Oct. 1826. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 20. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 31.

18) Gesetz v. 9. Nov. 1833. Strafbestimmungen, unter 14 (Samml. d. Ges. u. V. St. 22. Nr. 45. S. 135).

19) Bek. d. Geh. Fin.-Coll. v. 6. März 1822 §. 25 (Ges.-S. St. 8. Nr. 14. S. 183). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 22. Mai 1822 sub 8. — Cours-

§. 41. Beisammenbleiben der Wagen.

Die Beiwagen und Beichaisen sollen unterwegs immer in der Nähe des Hauptwagens bleiben und diesem vorausfahren. Nur in unvorherzusehenden Fällen, wenn z. B. unterwegs ein Wagen zerbricht oder sonst ein Unfall geschieht, leidet diese Regel eine Ausnahme. In diesen Fällen liegt es dem Schaffner ob, dafür zu sorgen, daß aus dem zunächst liegenden Orte baldmöglichst Aushülfe an Menschen, Wagen oder Pferden herbeigeschafft werde. Bei den Packposten hat dann der Schaffner auf der nächsten Station die Ankunft des zurückgebliebenen Beiwagens zu erwarten; bei den Eilwagen hingegen ist mit dem Hauptwagen nicht länger als einige Minuten auf die Beichaise zu warten. Für die schleunigste Nachsendung der zurückgebliebenen Beichaise, sowie für deren richtige Umpackung hat das betreffende Postamt zu sorgen, der Postillon aber soll bemüht sein, den Hauptwagen wo möglich noch vor der nächsten Station einzuholen[20]).

§. 42. Anhalten der Posten unterwegs.

Das unnöthige Anhalten unterwegs an den Gasthöfen und Schenken ist den Postschaffnern und Postillons, außer der gewöhnlichen Strafe für die daraus etwa entstehende Versäumniß, bei einer Strafe von 1 Thlr. verboten. Nur zwischen Stationen, die 3 alte Meilen (oder 4 Meilen, nach Analogie der Verordnung des Ober-Postamts vom 13. Juli 1841) und darüber von einander entfernt sind, darf auf der ungefähren Mitte des Wegs, sowol bei den Packposten als bei den Eilpostbeichaisen längstens eine Viertelstunde, welche bei der Fahrt im Ganzen wieder einzubringen ist, angehalten werden, um den Pferden Brod zu reichen und sie zu tränken. Das Anhalten auf kürzern Stationsentfernungen ist bei den Packposten nur da erlaubt, wo entweder der Schaffner dazu besonders ermächtigt ist, oder wo es die üble und grundlose Beschaffenheit des unchaussirten Weges nöthig macht, die Pferde einmal verschnauben und sich erholen zu lassen.

Die das Brieffelleisen oder Staffetten befördernden Postillons dürfen unterwegs nirgends und niemals anhalten und einkehren[21]).

V. d. O.-P.-Amts v. 24. Oct. 1826. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 14. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 32.

20) Cours-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 24. Oct. 1826, v. 30. Jan. 1828 u. v. 26. Oct. 1829. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 14. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 23.

21) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 24. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 9. Juli 1753 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1795), v. 27. Oct. 1763 (a. a. O. S. 1811), v. 28. Dec. 1771 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 493), v. 27. Sept. 1777 (a. a. O. S. 517), v. 20. Dec. 1787 (a. a. O. S. 569), v. 8. Dec. 1807, v. 18. Febr. 1808

§. 43. Von den Ladungssätzen.

Die Ladungssätze betragen
für die Diligencen und Packereiposten auf das Pferd:
a. auf chaussirten und ebenen Straßen 550 Pfund;
b. auf zwar chaussirten, aber sehr bergigen Straßen 450 Pfund, und
c. auf unchaussirten Straßen 400 Pfund;
bei den Botenposten
im Allgemeinen 60 Pfund, höchstens 80 Pfund[22]).

In welcher Maaße die Normalladungssätze für jede einzelne Station festgesetzt sind, ist aus der, der Gen.-Verord. des Ober-Postamts vom 23. Novbr. 1837 angefügten Uebersicht zu ersehen.

Bei Berechnung der Fracht werden alle im Hauptwagen sitzenden Personen [mit Einschluß des Schaffners[23])], und zwar mit 140 Pfund, ein für das halbe Personengeld eingeschriebenes Kind aber mit 60 Pfund, sowie das zu bezahlende Uebergewicht des Reisegepäckes aller Reisenden, in Aufrechnung gebracht[24]). Beim Summiren der Frachtzettel werden die beim Gewicht der eingetragenen Packereien und Briefbeutel vorkommenden Hektas unberücksichtigt, mithin bei der Gesammtfracht ganz außer Ansatz gelassen[25]).

Nur erst beim Ueberschreiten der obigen Ladungssätze wird eine vermehrte Bespannung oder die Stellung eines Beiwagens begründet. Wenn jedoch erweislich die Gesammtladung wegen großer und wenig ins Gewicht fallender Packereien auf dem Hauptwagen nicht untergebracht werden kann und solchen Falls die Stellung eines Beiwagens nöthig wird, ohne daß die Fracht das Normalgewicht erreicht, oder müssen in einzelnen Fällen bei außerordentlich, in Folge besonderer und ungewöhnlicher Witterungsereignisse oder sonstiger Umstände verdorbenen Straßen, oder das Fortkommen erschwerenden Hindernissen Vorspannpferde mitgegeben werden: so soll im Stundenzettel eine desfallsige, vom Vorstande der betreffenden Postanstalt und dem Schaffner zu unterzeichnende Bemerkung gemacht werden[26]). Nur nach vorgän-

---

u. v. 24. Nov. 1820. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 21. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 39.

22) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 20. Dec. 1840 sub 25 a—d.

23) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 14. Nov. 1846 (P.-V.-Bl. St. 18. Nr. 306). Die hierauf bezügliche Bestimmung in der Gen.-Verordn. d. Ober-Postamts v. 13. Sept. 1837 ist demnach hierdurch aufgehoben.

24) a. a. O. und Gen.-Verordn. d. Ober-Postamts v. 20. Dec. 1840, unter 25 e.

25) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 25. Febr. 1837.

26) Instruction v. 6. März 1823 §. 30. — Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 30. Juni 1826 sub 4, v. 21. März 1836, v. 13. Sept. u. v. 23. Nov. 1837.

giger Atteſtirung der Nothwendigkeit der Mehrbeſpannung darf die Vergütung für die Vorſpann in der Quartals-Rechnung liquidirt werden.

Ereignet ſich jedoch im Laufe eines Quartals der Fall, zu Fortſchaffung der Poſten nothwendig Vorſpannpferde mitzugeben, mehrmals, ſo iſt, vor Aufnahme der Vergütung der geſtellten Vorſpannpferde in die Quartalsrechnung, ſogleich nach dem Schluſſe des Quartals, die desfallſige Liquidation mittelſt beſonderer Anzeige bei der Ober-Poſtdirection einzureichen und die desfallſige Entſcheidung derſelben zu erwarten. Bei denjenigen Poſtanſtalten, wo die Poſthalterei von der Expedition getrennt iſt, ſind die Rechnungen über die extraordinair geſtellten Vorſpannpferde durch den Vorſtand des Poſtamts oder der Poſterpedition mit gutachtlicher Anzeige bei der Ober-Poſtdirection einzureichen[27]).

Bei den Eilpoſten, Perſonen- und andern Poſten, bei denen es hauptſächlich auf die Beförderung von Perſonen abgeſehen iſt, findet keine Beſtimmung der Normalladung nach Pfunden ſtatt[28]). Dagegen iſt bei den Eilpoſten (nicht aber bei den Local-Perſonenpoſten) die Liquidirung eines Beipferdes in den Fällen nachgelaſſen, wo

a. auf chauſſirten und ebenen Straßen
der zweiſpännige Wagen mit mehr als 5 Perſonen,
= drei = = = = = 8 = und
= vier = = = = = 10 =

b. auf den übrigen Straßen
der zweiſpännige Wagen mit mehr als 4 Perſonen,
= drei = = = = = 7 = und
= vier = = = = = 9 =
mit Ausſchluß des Schaffners, beſetzt iſt[29]).

§. 44. Von der Begleitung der Poſten:

a. durch die Schaffner.

Die regelmäßige Begleitung der Fahr- und der Eilpoſten auf längeren Routen erfolgt durch Schaffner, die während der Reiſe den ſpeciellen Anweiſungen der Poſtmeiſter und Poſtverwalter, welche die Ordnung und das Beſte des Dienſtes bezwecken, gebührend Folge zu leiſten haben, und denen wiederum bei Ueberführung der Poſten die Poſtillons untergeordnet ſind. Die Hauptpflicht der Schaffner iſt: Schaden und Nachtheil, ſoweit es in

27) Cours-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 28. April 1838.
28) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 13. Sept. 1837.
29) Verordn. d. Fin.-Miniſt. v. 16. März 1839, vergl. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 25. März 1839.

ihren Kräften steht, von den ihnen anvertrauten Gegenständen, der Postcasse und dem reisenden Publiko abzuwenden, und ihre hauptsächlichsten Verrichtungen bestehen in der Uebernahme und Uebergabe der Posten und in der Verladung der Briefbeutel, Poststücke und des Reisegepäcks.

Nach geschehener Revision der Poststücke nach dem Frachtzettel und den Signaturen, wobei die Schaffner darauf zu sehen haben, daß ihnen solche in gutem Zustande, gehörig signirt und eingepackt übergeben werden, haben die Schaffner die Stücke zählend auf den Postwagen zu verpacken und sich von der wirklichen Verladung der übernommenen Anzahl von Stücken zu überzeugen, bei mitgehenden Stations-Beiwagen aber diejenigen Stücke abzusondern, und dem betreffenden Postillon summarisch zu überweisen, welche nach ihrem Ermessen auf den Beiwagen kommen sollen. Ueber die erhaltene Anzahl der Briefbeutel, Briefpackete und Poststücke ist sodann von den Schaffnern den Postanstalten zu quittiren. Die Uebernahme des Personengutes erfolgt nach den im Personenzettel gemachten Eintragungen.

Da die Schaffner nach Uebernahme der Poststücke vom Abgangs- oder Unterwegsorte ab, dafür verantwortlich bleiben, daß solche in gutem, unbeschädigtem Zustande an die Postanstalten wieder übergeben werden, so haben sie daher bei der Verpackung sorgfältig darauf zu sehen, daß die Poststücke, besonders Stücke von großem Werthe, von zerbrechlichem Inhalte, oder von anscheinend schwacher Emballage dergestalt zu liegen kommen, daß solche nicht durch Reibung beschädigt oder durch harte Gegenstände im Wagen selbst zerscheuert werden können.

Sofort nach ihrer Ankunft an Postorten haben die Postschaffner den Stunden-, Fracht- und Personenzettel an den betreffenden Postbeamten abzugeben und hiernach die an diesem Orte, zufolge des Frachtzettels, verbleibenden Briefbeutel, Briefpackete und sonstigen Stücke genau abzuzählen und abzuliefern. Nach völliger Abgabe der Poststücke sind solche von der betreffenden Postexpedition zu revidiren, welche, wenn alles richtig befunden worden, den Schaffnern in einem von ihnen zu führenden Buche zu quittiren hat.

Gleiche Obliegenheiten haben die Postillons bei den Posten, welche von Schaffnern nicht begleitet werden.

Hierüber und über andere Gegenstände des Postdienstes giebt die, 41 Octavseiten enthaltende, Dienstanweisung für die Postschaffner vom 3. März 1832 in fünf Kapiteln und 52 §§. und die Dienstanweisung für die Postillons vom 18. März 1831 (50 Seiten) die ausführlichsten Vorschriften, wornach sich auch

die Postanstalten, soweit die darin enthaltenen Vorschriften sie zugleich betreffen, zu achten haben[30]).

Zur Zeit fungiren 37 Schaffner, die bei ihrer Dienstanstellung eine Caution von 200 Thalern zu erlegen haben und, außer der festgesetzten Auslösung von 20 Ngr. für jeden auf der Reise oder zum Stilllager zugebrachten Tag einen jährlichen Gehalt von 175 bis 300 Thalern beziehen. Dieselben werden hinsichtlich ihres Gehaltes, der sich von 25 Thlr. zu 25 Thlr. steigert, in sechs Classen eingetheilt. Die letzte oder 6. Classe mit 175 Thlr. Gehalt umfaßt 7, die 5. u. 4. acht, die 3. sechs, die 2. u. 1. vier Schaffner.

Außerdem sind noch 3 Vice-Schaffner angestellt, die außer einem monatlichen Lohn von 8 Thalern, für jeden Tag im Dienste eine Auslösung von $1\frac{1}{3}$ Thlr. erhalten.

§. 45. Von der Begleitung der Posten:

b. durch Convoyers.

Zur größern Sicherheit der mit den Posten gehenden Gelder und kostbaren Sachen wird, wenn solche nicht in die verschließbaren Kasten verpackt werden können, mithin bloß gehen müssen, und am Tage kein Passagier, oder bei Nacht nicht mehr als zwei Passagiere sich auf dem Postwagen befinden, den nicht von Schaffnern begleitet werdenden Posten und den dazu gehörigen Beiwagen, ein Convoyer mitgegeben. Bei Unsicherheit der Straße oder andern Umständen, welche die Sicherheit der Gelder und kostbaren Gegenstände gefährden, ist jedoch auch dann ein Begleiter mitzugeben, wenn auch, am hellen Tage, Eine Person, z. B. ein Frauenzimmer, ein gebrechlicher Mensch oder Jemand, der ganz unbekannt ist und kein Gepäck bei sich führt, mit der Post reiset, oder, des Nachts, wenn auch mehrere Personen auf dem Postwagen sind. Dergleichen Umstände sind der verständigen Beurtheilung der betreffenden Postmeister und Postverwalter überlassen, und sollen jedes Mal pflichtmäßig in den Stundenzetteln mit angemerkt werden.

Bei den mit Geldern oder kostbaren Poststücken beladenen Beiwagen der von Schaffnern begleitet werdenden Posten soll am Tage, von der Mitgabe eines Convoyers abgestanden werden, da die Beiwagen vorausfahren müssen (s. §. 41.), mithin von den Schaffnern selbst mit übersehen werden können. Sind zu einer solchen Post zwei mit Geld oder kostbaren Poststücken beladene Beiwagen, so soll nur ein Convoyer mitgegeben werden.

Die Postanstalten sind übrigens angewiesen, einzelne Geld-

30) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 26. März 1832.

fässer und kostbare Poststücke, soweit thunlich, auf dem Hauptwagen verpacken zu lassen[31]).

Den mit Geldsendungen befrachteten Botenposten sind in dringenden Fällen, bei außerordentlichen Witterungsereignissen oder bei Unsicherheit der zu passirenden Straßen, ebenfalls Begleiter mitzugeben, auch wenn das Gewicht der von dem Postboten selbst fortzuschaffenden Ladung (s. §. 43.) nicht überstiegen wird[32]).

Zu Convoyers, für deren Facta, nach gemeiner Vorschrift, der dieselben annehmende Postmeister oder Postverwalter zu haften hat, sollen nur sichere, tüchtige, nicht alte abgelebte Leute oder Jungen verwendet werden, welche nach Befinden zu bewaffnen sind[33]). Auch ist hierbei darauf zu sehen, daß dieselben wo möglich verpflichtet sind, zu welchem Zwecke jede Postanstalt sich einer oder zweier, vor den Justizämtern nach dem vorgeschriebenen Schema verpflichteter Personen versichert halten soll[34]). Von den Stationen ab, wo sich garnisonirendes Militair befindet, sind nur Begleiter vom Militair mitzugeben[35]).

Die Postbegleiter haben alles Dasjenige getreulich zu beobachten, was die Sicherheit und pünktliche Ablieferung der auf den von ihnen begleiteten Posten befindlichen Poststücke erfordert, namentlich sich nicht unter irgend einem Vorwande von der ihnen anvertrauten Postladung zu entfernen[36]). Führen sie eine besondere Waffe bei sich, so können sie sich derselben zur Vertheidigung gegen Räuber bedienen; es muß dieses aber so viel als möglich mit Vorsicht und nur als Gegenwehr, niemals ohne dringende Noth geschehen[37]).

Da dergleichen Begleitungen nur die äußere Sicherheit der Posten gegen ungewöhnliche Ereignisse, z. B. Raubanfälle u. s. w., bezwecken, so wird dadurch die Verantwortlichkeit der Postillons und der Schaffner für die richtige Ueberbringung und Ablieferung

---

31) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 21. Mai 1836 sub 9. — Rescr. v. 28. Nov. 1720 u. v. 25. Jan., vergl. G. u. d. O.-P.-Amts v. 7. Febr. 1724 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1747).

32) a. a. O. sub 10.

33) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 8. Dec. 1807 u. v. 8. Mai 1749 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1787).

34) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 8. Mai 1749 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1787) u. v. 30. Juli 1768 (a. a. O. S. 1831). — Die bei der Verpflichtung der Postbegleiter zu gebrauchende Pflicht-Notel u. Eidesformel sind der Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amtes v. 27. Oct. 1838 unter V. angefügt.

35) Rescr. an das O.-P.-Amt v. 24. Dec. 1768 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1833). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 13. Jan. 1772 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 493). — Cours-V. dess. v. 6. Juni 1836.

36) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 8. Mai 1749 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1787).

37) Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 31.

alles Dessen, was ihnen an Postgütern, Briefbeuteln, Briefpacketen und Passagiersachen anvertraut wird, nicht aufgehoben[38]).

Die Begleiter erhalten bei der Abfahrt einen sogenannten Convoye-Zettel, auf welchem von der gegenüberliegenden Poststation die richtige Ueberbringung der begleiteten Post attestirt wird. Bei der Ablieferung dieses attestirten Scheins, auf welchem zugleich vom Begleiter zu quittiren ist, erfolgt die Auszahlung der geordneten Begleitgebühren von 4 Ngr. auf die Postmeile[39]). Diese Begleiter können jedoch nicht verlangen, von der Post wieder zurückgeschafft zu werden, sondern müssen, wenn der Wagen nicht leer zurückgeht und keine Rückbegleitung nöthig ist, welche sie dann für die Hälfte der gewöhnlichen Begleitgebühr zu verrichten haben[40]), zu Fuß zurückkehren[41]).

§. 46. Mitnahme uneingeschriebener Personen.

Den Postschaffnern und Postillons ist die Mitnahme uneingeschriebener oder sogenannter blinder Personen, es sei für eine Vergeltung oder umsonst, auf die ganze Station oder nur auf einen Theil derselben, bei Ueberführung der ordinairen und Extraposten oder deren Abholung und lediger Rückkehr, bei Strafe eines Thalers oder dreitägigen Gefängnisses für jede uneingeschriebene Person beim ersten Male, und Verdoppelung dieser Strafe und Entfernung aus dem Postdienste, im Wiederholungsfalle, verboten. Ueberdies sollen dieselben von jedem uneingeschrieben mitgenommenen Passagier einen Thaler Denunciationsgebühr für den Angeber bezahlen[42]).

In besonderen Fällen, wenn unterwegs bei nicht ganz besetztem Wagen eine hinlänglich bekannte, auf keine Weise verdächtige Person sich des Postwagens, gegen Entrichtung des vollen Personengeldes vom Punkte der Mitfahrt ab bis zur nächsten Station, bedienen will, ist es zwar gestattet, solche aufzunehmen, je-

---

38) a. a. O. §. 7.

39) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 20. Dec. 1840 sub 24 d.

40) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 21. Mai 1836 sub 9.

41) Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 27. Aeltere Best.: Postordn. v. J. 1713 §. 14 (Cod. Aug. T. II. S. 1053). — Rescr. v. 28. Nov. u. Gen. d. O.-P.-Amts v. 4. Dec. 1720. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 7. Febr. 1724 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1747). — Gen.-V. dess. v. 8. Mai 1749 (a. a. O. S. 1787). — Cours-Verordn. dess. v. 16. Aug. 1765 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 849).

42) Rescr. v. 19. Juli, vgl. Gen. d. O.-P.-Amts v. 10. Aug. 1717 (Cod. Aug. T. II. S. 1103). — Bef. v. 4. vergl. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 17. Juni 1737 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1769). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 19. Oct. 1799 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 583. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 12. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 11.

doch muß der Name einer solchen Person entweder von dem Schaffner, Postillon oder von dem betroffenen Passagiere selbst sofort bei der Aufnahme in dem Personenzettel mit Bleistift deutlich angemerkt und das Personengeld auf der nächsten Station nachgetragen und erlegt werden. Unterbleibt die sofortige Nachtragung eines solchen unterwegs aufgenommenen Reisenden in dem Personenzettel, so wird derselbe als uneingeschriebener Passagier betrachtet und dessen Mitnahme als Defraudation behandelt. Vor der nächsten Posterpedition darf eine solche unterwegs aufgenommene Person den Postwagen nicht verlassen[43]).

Jede uneingeschriebene und unangemerkte Person, wäre sie auch nur eine kurze Strecke auf der Post mitgefahren, soll das erste Mal mit dem vierfachen Ersatze des tarifmäßigen Personengeldes auf die ganze Station bestraft, im Wiederholungsfalle aber die Strafe verdoppelt oder verhältnißmäßig mit Gefängnißstrafe verbüßt werden[44]). Der Postillon, der einen erweislich uneingeschrieben mitgenommenen Passagier nicht namentlich bezeichnen kann oder dessen Namen unrichtig angiebt, soll, außer der ihm selbst bestimmten, auch in die von dem Passagier verwirkte Strafe genommen werden[45]).

Die Personenzettel sind auf Verlangen den Gendarmen unweigerlich unterwegs vorzuzeigen, welche die Zahl der eingeschriebenen Personen mit den sich wirklich auf den ordinairen Posten und deren Beiwagen sich befindenden zu vergleichen, die vorgefundenen uneingeschriebenen Passagiers aber sofort vom Postwagen zu weisen haben. Für jeden entdeckten uneingeschriebenen Passagier erhalten die zur Revision der Posten angewiesenen Gendarmen einen Thaler als Belohnung, auf welche Anzeigegebühr auch die bei der nächsten Postanstalt denuncirenden Postreisende Anspruch machen können[46]).

Erlaubt sich der Schaffner die Mitnahme uneingeschriebener Personen, so erhält der Postillon für eine Anzeige dieser Art 6 Thaler[47]).

---

43) Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 12. — Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 29. Nov. 1844 sub 4 (P.-V.-Bl. St. 18. Nr. 199).

44) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 21. Nov. 1752 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1793). — Gen.-V. deſſ. v. 19. Oct. 1799 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 583).

45) Angef. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 19. Oct. 1799.

46) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 10. Nov. 1775 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 511). — Reſcr. an d. Kreishauptleute v. 4. Sept. 1799 (a. a. O. S. 581). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 19. Oct. 1799 (a. a. O. S. 583). — Gen.-V. deſſ. v. 10. Febr. 1810 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 368). — Gensdarmerie-Inſtr. v. 7. April 1820 §. 35 (Geſ.-S. v. 1820. S. 122). — Dienstanw. f. d. Poſtillons v. 18. März 1831 §. 12. — Dienstanw. f. d. Poſtſchaffner v. 3. März 1832 §. 11.

47) Dienstanw. f. d. Poſtillons v. 18. März 1831 §. 12.

Zur Verhinderung und Entdeckung des Unterschleifs sind die Vorstände der Postanstalten und Posthalter verpflichtet, den Posten zuweilen eine Strecke entgegen- oder nachzureiten oder zu gehen, um solche zu revidiren; jede entdeckte Contravention, bei 2 Thaler Strafe, bei der Ober-Postdirection zur Anzeige zu bringen[48]), und die ankommenden Passagiere, bei gleicher Strafe, über die Mitnahme von Personen unterwegs zu befragen[49]).

Nächstdem haben die Vorstände sämmtlicher Postanstalten die innerhalb ihres Bezirks stationirten Gensdarmen von Zeit zu Zeit an die ihnen obliegende Revision der Posten zu erinnern und dabei denselben nicht nur die fraglichen Posten, sowie deren Course, Abgang und Ankunft, sondern namentlich auch die Stunden möglichst genau anzugeben, zu welchen die bezeichneten Posten an den verschiedenen Stationen oder sonstigen Punkten der Course anzutreffen sind[50]). Im Uebrigen sind in der neuesten Zeit sowol in den Posthäusern oder Expeditionen und Passagierzimmern, als auch in den Postwagen Anschläge angebracht, in welchen die Postreisenden aufgefordert werden, durch Widerspruch und Beschwerdeführung (§. 21.), zur Steuerung des betrüglichen und zugleich die Sicherheit gefährdenden Unfugs der Mitnahme uneingeschriebener Personen mit den ordinairen Posten beizutragen.

Die Geldstrafen, Denunciationsgebühren und Unkosten, welche von den Postillons oder den uneingeschriebenen Passagiers nicht bezahlt werden können, sollen übrigens von den Posthaltern, mit Vorbehalt des an dieselben zu nehmenden Regresses, eingebracht werden, und bei zu weit getriebener Nachsicht gegen ihre Leute aber die Aufkündigung des Posthaltereidienstes erfolgen[51]).

§. 47. Blasen der Postillons auf der Posttrompete.

Sowol bei der Abfahrt, als unterwegs in einiger Entfernung von den Chaussee-, Brücken- und Grenzzoll-Häusern, von

---

48) Gen.-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 31. März 1756 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1803). — Gen.-V. dess. v. 18. Mai 1773 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 495). — v. 10. Nov. 1775 (a. a. O. S. 511).. — v. 10. Febr. 1810 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 368). — Dienstanw. f. d. Posthalter v. 18. Juni 1836 §. 5. — Vd. d. O.-P.-Dir. v. 29. Nov. 1844 sub 2 (P.-V.-Bl. St. 18. Nr. 199).

49) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 26. Aug. 1766 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1825). — Gen.-V. dess. v. 18. Mai 1773 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 495). — Gen.-V. dess. v. 19. Oct. 1799 (a. a. O. S. 583).

50) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 29. Nov. 1844 sub 1 (P.-V.-Bl. St. 18. Nr. 199).

51) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 19. Oct. 1799 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 583). — Aeltere Best.: Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 28. — Resc. v. 13. Juli 1716, vgl. Gen. d. O.-P.-Amts v. 30. Aug. 1716 (Cod. Aug. T. II. S. 1099). — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 20. Aug. 1743, 22. Juni 1744 u. 4. Juli 1744 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1775 f.). — Gen.-V. dess. v. 27. Oct. 1763.

den Fähren, von scharfen Straßen- und Gassen-Ecken, von Hohl- und engen Waldwegen, von dem entgegenkommenden Fuhrwerke, von den Thoren der Städte, den Posthäusern und den zur gelegentlichen Abgabe von Postsachen bezeichneten Unterwegsorten, bei räuberischen Anfällen, beim Ueberfahren von anderem Fuhrwerke, sowie beim Eintreffen auf der Station selbst oder dem sonstigen Bestimmungsorte haben die Postillons das vorgeschriebene Signal mit der Trompete zu geben. Wegen Unterlassung dieser Signale, die in einer besondern Trompetenschule für die Postillons enthalten sind, wird der Postillon das erste Mal mit 15 Gr., das zweite Mal mit 1 Thlr. bestraft, beim dritten Male aber aus dem Postdienste gänzlich entfernt.

Bei Postfuhren das Zeichen, statt mit der Posttrompete, durch Knallen mit der Peitsche zu geben, sowie das Blasen in der Nähe einer Kirche während des Gottesdienstes ist den Postillons verboten [52]).

§. 48. Beförderungszeit.

a. Bei den Staatsposten.

Binnen welcher Zeit die ordinairen Reit-, Eil-, Fahr- und Personenposten von Station zu Station oder Relais befördert werden sollen, besagen die Stundenzettel, welche diesen Posten mitgegeben werden. Bei Feststellung dieses Zeitmaßes ist auf die Beschaffenheit der Wege, der Berge u. s. w. Rücksicht genommen.

b. Bei den Staffetten und Courieren.

Bei den Staffetten und Courieren (reitenden und fahrenden, wenn letztere leichte Wagen haben) ist die Beförderungszeit für die Postmeile

auf 35 Minuten auf ebenen Chausseen oder zwischen Stationen, wo der Ladungssatz 550 Pfund ist (s. §. 42.),

auf 38 Minuten, auf gebirgigen Chausseen oder wo der Ladungssatz 450 Pfund ist, und

auf 40 Minuten, auf unchaussirten Straßen oder wo der Ladungssatz 400 Pfund ist, festgesetzt.

---

52) Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 10. — Patent v. 1. Mai 1804 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 386), vgl. Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 22. Juni 1804. — Gen.-Verordn. dess. v. 26. März 1822 sub 10, 21. März 1827 §. 6. u. v. 2. Nov. 1827. — Cours-V. dess. v. 30. März 1830. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 13, 17, 18, 19, 28. sub 13 u. 15. §. 30. sub 16 u. 23. — Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832 §. 29. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 14. Dec. 1833 sub 5. u. v. 5. März 1835.

c. Bei den Extraposten.

Die Ueberführungszeit bei den Extraposten, welche die normalmäßige Bespannung haben, beträgt, mit Einschluß der zwischen längern Stationen gestatteten Anhaltezeit, auf die Postmeile

40 Minuten auf ebenen Chausseen oder zwischen denjenigen Stationen, wo der Normalladungssatz auf 550 Pfund,

45 Minuten auf gebirgigen Chausseen, wo dieser auf 450 Pfund, und

50 Minuten auf unchaussirten Straßen, wo dieser auf 400 Pfund festgesetzt ist.

In sehr dunklen Nächten, bei heftigen Stürmen, oder auch auf durch Thauwetter verdorbenen Chausseen können zwar nach Umständen einige Minuten auf die Meile hinzugerechnet werden, doch ist in diesem Falle ein solcher Entschuldigungsgrund von der nächsten Poststation in dem Stundenbuche des Postillons (§. 52.), sowie in dem Extrapost-Stundenzettel gewissenhaft einzutragen[53]).

§. 49. Von der Bestrafung der Versäumnisse.

Jede Versäumniß über die zugestandene Zeit ist bei allen Posten strafbar, wofern sie nicht in den Stundenzetteln, Extrapostzetteln und Staffettenpässen auf eine triftige, glaubwürdige und genügende Weise entschuldigt worden ist. Bei Versäumnissen, welche gar nicht oder nicht genügend entschuldigt sind, treten folgende Strafen ein:

a. bei den Eil-, Personen- und Reitposten

bei einer Versäumniß von 5—7 Minuten 5 Ngr.
" " " " 8—12 " 10 "
" " " " 13—17 " 15 "
" " " " 18—22 " 20 "

und so fort von 5 zu 5 Minuten 5 Ngr. mehr;

b. bei allen übrigen Posten, als: Diligencen, Personen- und Packerei-, Fahr- und Cariolposten,

bei einer Versäumniß von 10—12 Minuten 5 Ngr.
" " " " 13—17 " $7\frac{1}{2}$ "
" " " " 18—22 " 10 "
" " " " 23—27 " $12\frac{1}{2}$ "

und so fort von 5 zu 5 Minuten $2\frac{1}{2}$ Ngr. mehr.

Ob die vorkommenden Versäumnisse bei Courieren und Staffetten, welche in dieser Beziehung nach früherer Anordnung den

53) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 5. April 1847 (P.-V.-Bl. St. 5. Nr. 334), Aeltere Best.: Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 60. — Bek. des Geh. Fin.-Coll. v. 6. März 1822 §. 15 (Ges.-S. St. 8. Nr. 14. S. 181). — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 22. — Cours-Verordn. d. O.-P.-Amts v. 11. Juni 1831. — Gen.-V. dess. v. 20. Dec. 1840, unter 27.

unter a. genannten Posten-Gattungen, und bei Extraposten, welche denen unter b. gleich geachtet wurden, jetzt mit den ebengenannten Versäumnißstrafsätzen belegt werden, oder nach den früheren, wornach bei den Eilposten, Courieren, Briefposten und Staffetten jede unentschuldigte Versäumniß bis zu 5 Minuten mit 5 Ngr., von 6 bis 10 Minuten mit 10 Ngr., von 11 bis 15 Minuten mit 15 Ngr. u. s. f. von 5 zu 5 Minuten mit 5 Ngr. mehr und bei den Packereiposten, Diligencen und Extraposten, von der 11. Minute an, in gleichem Verhältnisse mit 10 Ngr. auf jede Viertelstunde bestraft wurden, lassen die vorhandenen Bestimmungen in Zweifel.

Diese Versäumnißstrafen werden auf den Grund der monatlich von der Post-Rechnungs-Expedition einzureichenden Versäumniß-Extracte (§. 50.) von der Ober-Postdirection dem Posthalter zuerkannt, welchem es überlassen bleibt, ob und in wie weit er solche von den schuldigen Postillons einkreiben oder aus eignen Mitteln tragen will, wofern die Strafe nicht ausdrücklich dem Postillon persönlich zuerkannt worden ist. Die Postillons haben daher in den Fällen, wo sie bei Ueberführung einer Post bis zur nächsten Station etwas über die bestimmte Zeit ohne ihre Schuld versäumt haben, die Ursache des verspäteten Eintreffens dem Postbeamten pflichtmäßig anzugeben, welcher die angegebene Versämnißursache, nach vorhergegangener Befragung der Schaffner, Convoyers oder der Reisenden, in den Stundenzetteln genau einzutragen hat. Auf falsche und erdichtete Angaben von Ursachen der vorgefallenen Versäumniß von Seiten der Postillons steht das erste Mal dreitägiges Gefängniß und im Wiederholungsfalle gänzliche Dienstentfernung. Uebrigens sind auch die Schaffner mit dafür verantwortlich, daß die Ueberführung der Eil- und Packwagen von Station zu Station in dem festgesetzten Zeitmaße pünktlich geschehe[54]).

§. 50. Versäumniß-Extracte.

Zum Behuf der Bestrafung der vorgefallenen Versäumnisse bei Ueberführung der Posten ist die Post-Rechnungs-Expedition, bei welcher die Stundenzettel gesammelt werden, verpflichtet, die vorgekommenen Versäumnisse sämmtlicher Stationen auszuziehen, in die zu diesem Behuf gedruckten Formulare

---

54) Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 23. — Dienstanw. f. d. Schaffner v. 3. März 1832 §. 36. — Dienstanw. f. d. Posth. v. 18. Juni 1836 §. 10. — Verordn. d. O.-P.-Direct. v. 23. Mai 1846 (P.-V.-Bl. St. 9. Nr. 274). — Aelt. Best.: Postordn. v. 1713 §. 24 (Cod. Aug. T. II. S. 1057). — Verordn. d. O.-P.-Amts v. 21. Jan. 1633 (Cod. Aug. C. I. T. I. S. 1765). — Verordn. dess. v. 24. Juli 1780 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 527). — Gen.V. dess. v. 24. Febr. 1814.

Formular.

Auszug der Verſäumniſſe aus den Stundenzetteln.

Extrahirt von der Poſt-Rechnungs-Expedition zu Leipzig.

Jahr und Monat.	Datum.	Bei welchem Tour- oder Retour-Dienſte von	nach	Abgegangen um Uhr	Min.	Angekommen um Uhr	Min.	Ueberführungszeit anberaumte Stde.	Min.	zugebrachte Stde.	Min.	verſäumte Stde.	Min.	Strafgelder. ₰	ngl	Anmerkungen.

einzutragen und solche ohne weitere Anzeige zur Ober-Postdirection einzureichen.

Bei Anfertigung dieser Extracte ist zu beobachten, daß da, wo nicht gewöhnliche Tourdienste, sondern Abholungen oder Retourdienste stattfinden, in der mit „von" überschriebenen Rubrik unter dem Abgangsorte der Anfangsbuchstabe der den Dienst verrichtet habenden Station, nach Anleitung des Stundenzettels, zu setzen ist. Die mit „Strafgelder" überschriebene Rubrik ist unausgefüllt zu lassen, und die in den Stundenzetteln angemerkten Entschuldigungen für die vorgekommenen Versämnisse sind in die Rubrik: „Anmerkungen" einzutragen[55]).

§. 51. Coursuhren.

Um jede Differenz mit den Orts-Uhren und dadurch die Versäumnisse möglichst zu vermeiden, sind auf den Hauptrouten Coursuhren eingeführt, welche den Eil-[56]), Reit-[57]) und Personenposten mitgegeben werden. Diese Coursuhren, welche am Anfangspunkte des Courses gestellt und aufgezogen, von den übrigen, mit Schlüsseln zu den Uhrenkapseln versehenen, Stationen nur aufgezogen werden dürfen, sind in hölzerne, den Schaffnern, Postillons und den Unterwegs-Postanstalten unzugängliche Uhrenkapseln eingeschlossen. Die Kapseln werden, mit dem Schlosse nach unten gekehrt, in lederne Taschen gesteckt, welche die Postillons oder Schaffner bei ihrer Abfahrt umzuhängen und mittelst des daran befindlichen Kreuzriemens, um den Leib zu schnallen haben. Bei der Ankunft auf der Station sind diese Taschen mit den Coursuhren sogleich in der Expedition abzugeben, von welcher dann nach denselben die Zeit der Ankunft und des Abgangs in den Stundenzetteln und den Postillons-Stundenbüchern eingetragen wird. Auf gleiche Weise sind solche dem wieder abfahrenden Postillon oder Schaffner zu übergeben.

Nach diesen Coursuhren sind auch die Expeditionsuhren der betroffenen Postanstalten regelmäßig richtig zu stellen und hiernach sowol Extraposten und Staffetten, als auch die Stundenzettel der mit Coursuhren nicht versehenen Posten abzuschreiben. Es dürfen demnach angeblich durch Differenz der Local-Uhren entstandene Versäumnisse, auf welche keine Rücksicht zur Entschuldigung

---

55) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 26. Nov. 1843 (P.-V.-Bl. St. 20. Nr. 124. u. v. 23. Mai 1846. (a. a. O. St. 9. Nr. 274). — Aeltere Best.: Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 4. Dec. 1720 (Cod. Aug. T. II. S. 1111), v. 24. Juli 1780 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 527) u. v. 20. Juli 1832.

56) Cours-V. d. O.-P.-Amts v. 21. Dec. 1827.

57) Cours-V. dess. v. 24. Dec. 1830 u. v. 2. Nov. 1832.

genommen wird, niemals vorkommen[58]). Die Mitgabe der Coursuhren ist bei den von Schaffnern nicht begleitet werdenden Posten sowol von der ersten Abgangs-Postanstalt, als auch von jeder Postanstalt unterwegs, in den Stundenzettel mit der Bemerkung einzutragen: „Coursuhr No. ... gut beschaffen und richtig gehend weiter.“ Kommt eine Uhr gar nicht gehend oder auffällig unrichtig gehend auf einer Station an, so ist der betreffende Postillon deshalb ausdrücklich zu befragen, die diesfällige Aussage aber in dem Stundenzettel mit einzutragen. Wenn sich eine Beschädigung der Uhr ergiebt, so ist solche, nachdem das Nöthige in dem weitergehenden Stundenzettel angemerkt worden, zurückzubehalten und mit der nächsten Post, unter der erforderlichen Erläuterung, an die Postanstalt, von welcher die Uhr abgesendet worden ist, zurückzusenden[59]).

§. 52. Abschreiben der Stundenzettel und Stundenbücher.

Sofort bei Ankunft und unmittelbar vor Abgang jeder Post ist die Zeit der Ankunft und des Abgangs in die Stundenzettel sorgfältig und richtig einzutragen, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 5 Thalern[60]). Mit den Stundenzetteln gleichlautend sind die bei Beförderung aller ordinairen Posten[61]), Staffetten[62]) und Extraposten[63]) den Postillons und den Hülfsanspännern mitzugebenden Stundenbücher bei gleicher Strafe richtig abzuschreiben, und das, was der Postillon bei vorgefallener Versäumniß zu deren Entschuldigung anführt, in denselben anzumerken. Diese Stundenbücher ihrer Postillons haben die Posthalter täglich nachzusehen, um dieselben über vorgefallene bedeutende Versäumnisse sofort zur Rechenschaft ziehen zu können[64]).

Die Ankunft der Eilwagen auf den Umspann-Orten, wo sich keine Postanstalt befindet, hat der Schaffner nach den Minu-

---

58) Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 24. — Dienstanw. f. d. Schaffner v. 3. März 1832 §. 35. — Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 31. Jan. 1843 (P.-V.-Bl. St. 2. Nr. 84).

59) Verordn. d. O.-P.-Dir. v. 31. Jan. 1843 (P.-V.-Bl. St. 2. Nr. 84).

60) Instr. v. 6. März 1823 sub 27. — V. d. O.-P.-Amts v. 11. Nov. 1841 (P.-V.-Bl. St. 6. Nr. 22). — Gen.-V. v. 20. Dec. 1835. — Aeltere Best.: Postordn. v. 27. Juli 1713 §. 24, 25. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 4. Dec. 1720 (Cod. Aug. T. II. S. 1111).

61) V. d. O.-P.-Amts v. 24. Juli 1780 sub 2 (Cod. Aug. C. II. T. II. S. 527). — Instr. v. 6. März 1823 sub 27. — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 24 u. 28 sub 13.

62) Verordn. d. O.-P.-Amts v. 10. Mai 1814.

63) Gen.-V. dess. v. 21. März 1825 sub 3.

64) Instr. v. 6. März 1823 sub 27. — Dienstanw. f. d. Posth. v. 18. Juni 1836 §. 10. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 6. Dec. 1834 sub 7.

ten mit Bleistift im Stundenzettel deutlich und pflichtmäßig einzutragen, dem Postillon aber die vorgefallene Versäumniß bemerklich zu machen. Bei den nicht von Schaffnern begleitet werdenden Posten, bei denen unterwegs Relais aufgestellt sind, haben die betreffenden Posthaltereien, zu Vermeidung von Differenzen, auf geeignete Weise dafür Sorge zu tragen, daß auf den Relais die Stundenbücher der daselbst ausspannenden Postillons, sowie die Stundenzettel nach den Coursuhren richtig abgeschrieben werden, indem in Ermangelung einer diesfälligen Nachweisung die Versäumnißstrafen derjenigen Station angerechnet werden, von wo die Post nach dem Relais abgefertigt worden ist. Dieser letztern Station bleibt alsdann nachgelassen, sich deshalb mit der betreffenden Nachbarstation zu verständigen[65]).

§. 53. Zeit zur Expedition, Umspannung ꝛc.

Die zur Expedition und Umspannung bei den ordinairen Posten festgesetzte Zeit geben die Stundenzettel an, und beträgt bei den Eilposten in der Regel für die bloße Umspannung 5 Minuten, für die Expedition mit Einschluß der Umspannung 10 und 15 Minuten, und da, wo zu Mittag oder Abend gespeist wird, 30 bis 45 Minuten.

Die ankommenden Extraposten, dafern sie nicht über 4 Pferde brauchen, sollen auf den Hauptcoursen binnen einer Viertelstunde, und die Couriere binnen 10 Minuten, auf Seitencoursen aber erstere spätestens binnen einer halben Stunde, und letztere binnen einer Viertelstunde weiterbefördert werden. Bei vorausbestellten Pferden soll keine Extrapost länger als die zum Umspannen erforderliche Zeit und höchstens 10 Minuten aufgehalten werden[66]). Die Expeditionszeit für eine Staffette am Orte der Absendung ist eine Viertelstunde, auf den Unterwegsstationen 10 Minuten[67]).

---

65) Dienstanw. f. d. Postschaffner v. 3. März 1832. — V. d. O.-P.-Dir. v. 31. Jan. 1843 (P.-V.-Bl. St. 2. Nr. 84).

66) Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 23. April 1814 (Cod. Aug. C. III. T. II. S. 370). — Bek. d. Geh. Fin.-Coll. v. 6. März 1822 §. 13 (Ges.-S. St. 8. Nr. 14. S. 181). — Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 30. sub 8. — Aeltere Best.: Postordn. v. J. 1713 §. 25 u. 58. sub. 3.

67) Postordn. v. J. 1713 §. 52. sub 10. — Gen.-V. d. O.-P.-Amts v. 20. Dec. 1840 sub 27 c. — Aeltere Best.: Dienstanw. f. d. Postillons v. 18. März 1831 §. 29. sub 1.

(Fortsetzung folgt.)

2. Ueber den sächsischen Antrag auf Wegfall des Transitporto durch Deutschland für ausländische Correspondenz bei der deutschen Postconferenz von 1847.

Bei weitem das überwiegendste Interesse unter den den Briefverkehr betreffenden Verhandlungen der zu Ende vorigen Jahres in Dresden zusammengetretenen deutschen Postconferenz nehmen diejenigen über die Theilung der angenommenen Briefportosätze und über den Wegfall des Transitporto in Anspruch. Es ist allgemein anerkannt, daß gerade diese beiden Gegenstände vorzugsweise den Dienst und das Rechnungswerk verwickeln, die Verwaltung erschweren, das Porto theurer und die Beförderung langsamer machen. Mit der allgemeinen Vereinigung über diese beiden Punkte wäre wol für den Correspondenzverkehr so ziemlich alles gewonnen gewesen, was für die damaligen Verhältnisse für möglich zu halten war, freilich würde, dem Inhalt der Protocolle nach zu urtheilen, noch manches Wort zu wechseln, noch mancher Einspruch zu beseitigen gewesen sein.

Das Königreich Sachsen hat mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit auf Entschädigung für den Transit durch sein Postgebiet, das so häufig dazu benutzt wird, verzichten zu wollen erklärt. Wenn es damit den Antrag verband, daß die dem Postvereine beitretenden Staaten eine Transitvergütung für die im Vereinsgebiete beförderte Correspondenz mit nicht deutschen Staaten, so lange dieselbe sich innerhalb dieses Gebietes bewegt, gegenseitig nicht in Anspruch nehmen mögen, so vermag man darin weder ein Abschweifen von dem der Conferenz gesteckten Ziele noch eine Verfolgung von Sonderinteressen von Seite Sachsens zu erblicken, vielmehr nur eine folgerichtige Ergänzung der Propositionen, um nicht durch die Auslassung dieser Correspondenz die angestrebte Einheit und Einfachheit gleich von vorn herein illusorisch zu machen und das ganze üble Gefolge der alten zerrissenen Verhältnisse auf derselben lasten zu lassen.

Es scheint aus den Verhandlungen, so weit sie veröffentlicht sind, nicht hervorzugehen, daß Sachsen durch seinen Antrag mit Uebergehung aller andern deutschen Postverwaltungen unmittelbaren Briefpacketwechsel gesucht, noch auch, daß es das ausfallende deutsche Porto für sich allein habe beziehen oder überhaupt sich größere finanzielle Vortheile habe verschaffen wollen, als jedem andern betheiligten Staate dadurch zufallen konnten. In einer Versammlung, deren sämmtliche Theilnehmer von der Nothwendigkeit von Opfern überzeugt und dazu bereit waren, wäre wenigstens die Gelegenheit nicht günstig gewesen. Aber eine schnellere und wohlfeilere Verbindung mit den fremden Staaten eben

so gut, als wie im Innern Deutschlands zu erstreben, eine gleiche Behandlung zweier Correspondenzgattungen herzustellen, für deren ungleiche Behandlung wol kaum ein stichhaltiger Grund vorhanden sein möchte, dazu war Sachsen sowol durch die Wichtigkeit seiner ausländischen Correspondenz als durch die Erfahrungen, die es in dieser Hinsicht gemacht, sehr dringend veranlaßt. Sachsen hat Gelegenheit genug gehabt, die Schwere der Transitbelastung für seine außerdeutsche Correspondenz zu fühlen. Mußte es z. B. nach einer Richtung hin sich nur der daraus entspringenden Manipulation wegen auf verhältnißmäßig kurzem Wege tagelange Verspätigung gefallen lassen, so konnte es nach einer andern Seite vielleicht einen schnellern Weg wegen zu hoher Transitforderung nicht benutzen.

Es erscheint daher der Wunsch ganz natürlich, daß die als nothwendig allgemein anerkannte Beseitigung der Hemmnisse für den internationalen Verkehr auch den Verbindungen mit dem Auslande zu Gute komme, da sie, wenn auch nicht so zahlreich, doch für das Gesammtvaterland eben so wichtig und einer sorgsamen Pflege werth sind.

Der Wegfall eines Unterschieds zwischen deutscher und fremder Correspondenz würde für jeden andern deutschen Staat verhältnißmäßig denselben Vortheil gewähren, als für Sachsen selbst, liege derselbe nun an einer Grenze oder im Binnenlande. Man nehme an, daß das deutsche Porto für jeden ausländischen Brief je nach der Entfernung bis zur deutschen Grenze nach deutschen Targrundsätzen ohne Berücksichtigung des Transits durch Binnenstaaten erhoben und getheilt werden solle. Es würde dann an dem deutschen Porto die Postbehörde des Aufgabsortes und diejenige des Ausgangsortes, resp. des Eingangs- und Abgabsortes gleichmäßig participiren. Der zwischenliegende Postbezirk würde keinen Antheil für seine Transitleistung erhalten, dieselbe unentgeldliche Leistung aber auch wiederum für seine ausländischen Correspondenzen in anderer Richtung in Anspruch nehmen können. Gerade Sachsen ist in der Lage, das, was es von den verschiedenen Binnenstaaten verlangt, seinerseits in vollem Maaße wieder vergüten zu können, denn als Mittelpunkt Deutschlands und wegen seiner Post- und Eisenbahnverbindungen würde es von allen Seiten zum Transit benutzt werden.

Die Gewinnenden bei dieser Einrichtung scheinen die Grenzstaaten zu sein, weil dadurch die Anzahl der ihnen Porto abwerfenden Correspondenzen durch alle über ihr Gebiet laufenden Briefe nach und aus dem Auslande vermehrt würde, aber sie scheinen es nur, indem sie bei dem zeither beliebten Modus derselben Begünstigung genossen. Für alle Contrahenten aber würde der beachtenswerthe Vortheil erwachsen, daß durch dergleichen

Normen die Auswahl unter den vorhandenen Speditionswegen ungehindert getroffen werden könnte und somit unter den verschiedenen Grenzstaaten ein nützlicher Wetteifer entstehen müßte, durch Herstellung der schnellsten Verbindungen die meiste fremde Correspondenz durch ihr Gebiet zu leiten. Alle andere Mittel, sie zur Gewinnung von Portoerträgen anzuziehen, müßten von selbst unwirksam werden, und dies würde ein weiterer großer Vortheil sein.

Will man nicht die zeither vorgekommene willkührliche Vertheuerung der fremden Correspondenzen durch die verschiedenen Transitportosätze als ein „wohlerworbenes Recht" gelten lassen, so findet sich kein Grund vor, warum der Briefverkehr eines deutschen Staates mit dem Ausland nicht in gleicher Maaße begünstiget werden soll als der internationale. Einigermaßen anders verhält es sich wol mit den Briefen, welche aus dem Auslande durch Deutschland wieder in das Ausland befördert werden. Bei dieser Gattung läßt sich der Anspruch jeder einzelnen Postverwaltung auf einen Antheil am Porto eher rechtfertigen, weil der ganze Betrag desselben nur als Transitvergütung erscheint, und der alleinige Bezug durch den Eingangs- und den Ausgangsstaat in der That eine Begünstigung für diese beiden darstellen würde. Doch dürften der Lage der kleineren deutschen Staaten zufolge die Correspondenzen, welche bei dem Durchgange durch Deutschland mehr als zwei Postgebiete berühren, nur auf wenigen Routen von solcher Bedeutung sein, daß sie die Kosten und Mühe einer besondern Berechnung und Manipulation kaum verlohnen würden.

Leipzig.

Herold.

---

3. Wiener Congreß-Actenstücke über das Postwesen.

Auf dem Wiener Congresse, der die Errichtung des deutschen Bundes bezweckte, wurden, ungerechnet der von Privatpersonen, gedruckt oder ungedruckt, vor oder auf dem Congresse, vorgelegten, ohne merkbaren Einfluß auf die Congreß-Verhandlungen gebliebenen Entwürfe, folgende Entwürfe der zu errichtenden Bundesacte amtlich auf dem Congreß in Umlauf gesetzt und in Betracht gezogen:

1) Entwurf der Grundlage der deutschen Bundesverfassung. Am 13. Septbr. 1814 dem kaiserlich österreichischen ersten Bevollmächtigten, Fürsten von Metternich, von dem königlich preußischen ersten Bevollmächtigten, Fürsten von Hardenberg, zu Baden bei Wien in einer Conferenz mitgetheilt.

2) Zwölf Artikel, die bei den dreizehn Conferenzen, welche fünf deutsche Mächte (Oesterreich, Preußen, Bayern, Hannover und Würtemberg) zu Abfassung einer deutschen Bundesacte, vom 14. Octbr. bis 16. Novbr. 1814 zu Wien hielten, zur Grundlage dienten. Dieser Entwurf ward ebenfalls von königlich preußischer Seite vorgelegt und in dem Protocoll vom 16. Oct. 1814 von dem Fürsten von Metternich für zwischen Oesterreich und Preußen „concertirt" angegeben.

3) Entwurf einer Grundlage der deutschen Bundesverfassung. Von einem kaiserlich österreichischen Minister (Freiherrn von Wessenberg?), im December 1814.

4) Entwurf einer Verfassung des zu errichtenden deutschen Staatenbundes, mit Vertheilung der Bundesstaaten in Kreise.

5) Entwurf einer Verfassung des zu errichtenden deutschen Staatenbundes, ohne Vertheilung der Bundesstaaten in Kreise. Beide von den königlich preußischen Bevollmächtigten vorgelegt, im Febr. 1815.

6) Entwurf eines Bundesvertrags der souverainen Fürsten und freien Städte Deutschlands, enthaltend die wichtigsten Grundsätze der Bundesverfassung, deren weitere Ausführung, sowie die Abfassung der organischen Gesetze des Bundes, einer nachfolgenden Berathung vorbehalten bleiben soll. Vorgelegt von den königlich preußischen Bevollmächtigten, im Anfange des Aprils 1815.

7) Abermaliger Entwurf der Verfassung eines zu errichtenden deutschen Staatenbundes, von den königlich preußischen Bevollmächtigten übergeben, im Mai 1815.

8) Entwurf einer Grundlage der Verfassung des deutschen Staatenbundes, von kaiserlich österreichischer Seite, im Mai 1815.

9) Entwurf zu der Grundlage der Verfassung des deutschen Staatenbundes, in einer Versammlung der Bevollmächtigten der künftigen Bundesglieder am 23. Mai 1815, von dem kaiserlich österreichischen ersten Bevollmächtigten, Fürsten von Metternich, vorgelegt, mit der Erklärung, daß solches in Einverständniß mit Sr. Majestät dem König von Preußen geschehe.

10) Neuere Abfassung der deutschen Bundesacte in zwanzig Artikeln. Sie ist der letzte förmliche Entwurf, verfaßt von einer in der sechsten Sitzung beschlossenen Redactions-Commission, welche aus dem fürstlich schaumburg-lippischen Regierungs-Präsidenten von Berg und dem Senator der freien Hansestadt Bremen, Smidt, bestand. Unmittelbar auf sie folgte die wirkliche Bundesacte oder der Grundvertrag des deutschen Bundes, datirt Wien den 8. Juni 1815.

Während der unter Nr. 1. erwähnte Entwurf nur ausspricht, man solle eine zweckmäßige Regulirung des Postwesens herzu-

stellen suchen, und die unter Nr. 2 bis 5 genannten Entwürfe und selbst der unter Nr. 8 aufgeführte, der von österreichischer Seite übergeben wurde, das Postwesen ganz unberührt lassen, ward erst in dem preußischen unter Nr. 6 entwähnten Entwurfe §. 12. in dieser Hinsicht Folgendes festgesetzt:

„In Absicht des, dem Hause Thurn und Taxis zustehenden Postrechts, sollen diesem da, wo ihre Posten abgeschafft wären, Entschädigungen ertheilt werden."

Der preußische Entwurf unter Nr. 7 bestimmt §. 12. wie folgt:

„In Absicht des, dem Hause Thurn und Taxis, durch den 13. Artikel des erwähnten Deputations-Schlusses, aufs Neue zugesicherten Rechtes der Posten auf die Provinzen diesseit des Rheins, so wie solche zur Zeit des Lüneviller Friedens bestanden, wird festgesetzt, daß, wenn zur Zeit der wegen Abfassung der organischen Bundesgesetze vorzunehmenden Berathung, nicht für gut befunden werden sollte, das Taxissche Postwesen bestehen zu lassen, dasselbe dennoch in keinem Staate abgeschafft werden könne, ohne Leistung des Ersatzes des daraus dem Hause Taxis erweislich zugehenden Schadens. Dieselbe Entschädigung wird auch da stattfinden, wo die Aufhebung seit 1803, gegen den Inhalt des Deputations-Schlusses, bereits geschehen wäre."

Art. 13. des Entwurfes unter Nr. 9 lautet mit der Ueberschrift Posten:

„Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem Besitz und Genuß der Posten, in den freien Städten Deutschlands, und es werden demselben überdies, in Beziehung auf den 13. Artikel des mehrerwähnten Reichs-Deputationsschlusses, seine auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert.

Dieses soll auch stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803, gegen den Inhalt des Deputations-Schlusses, bereits geschehen wäre."

In der Conferenz am 26. Mai 1815 wurde zur Discussion der einzelnen Artikel dieses genannten, in der vorhergehenden Sitzung vom 23. Mai verlesenen Entwurfes geschritten, und die Bevollmächtigten waren ersucht, wenn sie bei dem einen oder dem andern Artikel Erinnerungen zu machen fänden, selbige zu Protocoll zu geben.

Zu dem Artikel 13., dessen Inhalt eben gegeben wurde, schlug Bayern vor, daß der Schlußsatz so gefaßt werde:

„Dieses soll auch stattfinden, wo die Aufhebung der Posten

seit 1803 bereits geschehen wäre, insofern diese Entschädigung (wie bereits in Bayern geschehen) nicht schon regulirt wäre."

Hessen-Darmstadt trat dem Votum von Bayern bei.

Die Deputation der Fürsten und freien Städte gab zu erkennen: Die freien Städte, welche übrigens nicht abgeneigt wären, wegen der Thurn- und Taxis'schen Posten besondere Verträge einzugehen, müßten sich vorläufig nur verwahren, daß sie in Beziehung auf diese Posten dem 3. Artikel gemäß (der die Gleichheit aller Mitglieder des Bundes ausspricht) nicht nachtheiliger als die übrigen deutschen Staaten gestellt werden mögen; auch sei nach den Worten: gegen den Inhalt des Deputations-Schlusses, einzuschalten: „ohne dazwischen gekommene Verträge."

Ein Mitglied dieser Deputation, Senator Smidt, trug in Betreff des Taxis'schen Postwesens in den freien Städten, in einer zu Protocoll gegebenen Beilage, darauf an, daß die Beschlußnahme über dieses Postwesen bis zur Discussion und Festsetzung der übrigen organischen Bundesgesetze in Frankfurt ausgesetzt bleibe.

Diese dem zweiten Conferenz-Protocolle für die Feststellung des deutschen Bundes (Wien, den 26. Mai 1815) unter Nr. 10 angeführte Beilage lautet wörtlich wie folgt:

Pro Memoria

des Bremischen Herrn Bevollmächtigten, zu Art. 13.

P. M. Wenn es in dem Art. 13. des vorgeschlagenen Constitutionsplans heißt:

(der Inhalt ist bereits oben abgedruckt);

so giebt schon der Ausdruck „überdies" zu erkennen, daß man dem Hause Taxis in den freien Städten größere Rechte einzuräumen beabsichtige, wie in den übrigen deutschen Staaten, wo sich noch Taxis'sche Posten befinden.

Die Städte glauben deshalb gegen eine solche Verfügung schon in Beziehung auf den sonst in dem Entwurf aufgenommenen Grundsatz der Gleichheit der Bundesglieder reclamiren zu dürfen.

Sie glauben die Unbilligkeit, welche ihnen aus der Annahme des gedachten Constitutions-Artikels erwachsen dürfte, durch die nachfolgenden Bemerkungen noch besonders geltend machen zu müssen, wobei der Unterzeichnete, da von der Stadt Frankfurt in dieser Hinsicht bereits ein besonderes Promemoria übergeben worden, vorzüglich auf die Hansestädte Rücksicht nimmt.

Das Reichspostwesen, als solches, hatte im Jahre 1806 mit der Auflösung des Reichs-Verbandes aufgehört.

Das fürstliche Haus Taxis hat seitdem mit verschiedenen deutschen Staaten Postconventionen abzuschließen gesucht, vermöge deren demselben die Administration des Postwesens und die Ein-

künfte desselben, gegen eine jährliche Recognition, ganz oder zum Theil überlassen wurden.

Aehnliche Verhandlungen waren von demselben auch mit diesen freien Städten bereits entamirt, wie dieselben sich durch den Einfluß, welchen Frankreich und dessen Anhänger in der damaligen trübseligen Zeit über Deutschland exercirten, genöthigt sahen, mit dem damaligen Großherzoge von Berg in eine Negotiation über das Postwesen einzugehen, und demselben, gegen eine jährlich zu entrichtende Pachtsumme, den größten Theil der Posten in ihren Gebieten auf 25 Jahre zu verpachten.

Diese Pachtsumme ist den Städten auch bis zu ihrer gewaltsamen Reunion mit Frankreich wirklich bezahlt.

Nach der Befreiung der Städte von dem französischen Joche wurde, damit unter den damaligen Kriegsumständen die nöthigen Communicationen durch das Postwesen in Deutschland möglichst schnell wieder hergestellt werden möchten, dem Hause Taxis vorläufig und unter ausdrücklichem Vorbehalte desfallsiger weiterer Unterhandlungen und Abschließung förmlicher Contracte, ein Theil dieser Posten wieder eingeräumt, und es ist in einzelnen Stücken selbst der Fall gewesen, daß von der Taxisschen Postanstalt der Postrayon, welchen dieselbe zur Zeit des Reichs-Deputations-Schlusses von 1803 besaß, in der ersten Verwirrung durch Etablirung mehrerer und anderweitiger Postcourse noch ist erweitert worden.

Ferner sind Postanstalten anderer Staaten in den Hansestädten, welche seit längerer Zeit in denselben bestanden, mit dem Taxisschen Postamte in eine, keineswegs zu der vormaligen Taxisschen Postberechtigung, nothwendig gehörige Verbindung gesetzt worden.

Die Städte haben in diesem Allen mit mehr oder minderer Nachsicht in der gewissen Voraussetzung zugesehen, daß eine Zeit kommen werde, wo sie mit ihren desfallsigen rechtlichen Ansprüchen gehört, und durch einen förmlichen Abschluß mit dem Hause Taxis alle Differenzen gütlich beseitiget werden dürften.

Sie konnten es nicht für möglich halten, daß gerade die von ihnen vor andern beobachtete größere Nachsicht und Billigkeit gegen das Taxissche Haus, zu ihrem besondern Nachtheile werde geltend gemacht werden, und zweifeln demnach um so weniger an einer gerechten und billigen Rücksicht auf ihre gegenwärtige Reclamation.

So lange das Postwesen keine allgemeine Bundes-Anstalt ist, deren Ertrag nach Abzug der Unkosten zu allgemeinen Zwecken verwendet wird, — so lange es über Ansetzung der Briefporto keine durch allgemeine Gesetze bestimmte Vorschriften giebt, und das Porto im Gegentheil willkührlich erhöht werden kann (wie solches denn wirklich von den Taxisschen Postämtern sowol

seit 1803 als auch noch in den ersten Zeiten geschehen) ist das Postrecht im Grunde ein Recht zur Auferlegung indirecter Besteuerung, und die Ausübung des Postregals in einem selbstständigen Staate kann diesen Charakter nur durch Eingehung und Festsetzung desfallsiger Tractaten und bestimmter Verhältnisse verlieren.

Die Städte sind nicht abgeneigt, solche Tractate mit dem Hause Taxis abzuschließen, und werden sich dabei mit Rücksicht auf die, gedachtem Hause durch den Reichs-Deputations-Schluß zugesicherten Vortheile, gewiß nicht unbillig benehmen, — daß aber selbstständige deutsche Staaten sich constitutionsmäßig dem Post-Besteuerungs-Rechte eines vormaligen Mitstaates unbedingt unterwerfen sollten, widerspricht zu sehr dem Geiste, welcher sonst in dem ganzen Entwurfe der Bundes-Verfassung herrscht, und die Liberalität, mit der alle übrigen Punkte, welche zur Sicherung der einzelnen Rechte, noch weiterer Erörterungen bedürfen, bis zur weiteren Discussion in Frankfurt ausgesetzt worden, hat sich in Hinsicht aller übrigen Bundes-Staaten bereits zu deutlich gezeigt, als daß die kleinsten unter denselben nicht hoffen sollten, die größeren der Bundes-Staaten dürften sich selbst dadurch zu ehren glauben, indem sie eine kleine billige Rücksicht gegen sie beobachten.

Sie dürfen deshalb keinen Anstand nehmen, darauf anzutragen, daß die Beschlußnahme über das Taxissche Postwesen bis zur Discussion und Festsetzung der übrigen organischen Bundes-Gesetze in Frankfurt ausgesetzt bleibe.

Wien, den 26. Mai 1815.

Smidt.

In der 5. Sitzung vom 31. Mai wurde ad art. 13. zuvörderst aus den Erinnerungen der Fürsten und freien Städte angenommen, daß am Schlusse des Artikels nach den Worten:

„wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Deputations-Schlusses geschehen wäre,"

hinzugesetzt werde,

„ohne dazwischen gekommene Verträge."

Da nun die Bevollmächtigten von Lübeck, Frankfurt und Bremen sich insonderheit darüber beschwerten, daß ihnen durch diesen Artikel eine Last vor allen andern Staaten aufgebürdet werde, da doch sehr billig sei, daß nicht nur Taxis zu einem Reluitions-Quanto sich verstehen, sondern auch die Städte, deren Selbstständigkeit anerkannt worden, nicht mehr der willkührlichen Besteuerung von Taxis durch Erhöhung des Porto unterworfen, und in Hinsicht der Jurisdictions-Verhältnisse Unannehmlichkeiten ausgesetzt würden; der Bevollmächtigte von Bremen auch seinen ad protocollum der zweiten Sitzung, Anlage 10 (. oben), schon übergebenen Aufsatz vorlas, gleichwol nach Entwickelung des wahren Inhalts des 13. Artikels gezeigt

wurde, daß die Städte durch selbigen nur zu dem verbunden würden, wozu sie schon der Reichs-Deputations-Schluß verpflichtete, der in diesem Punkte durch die Auflösung des Reichs nicht seine Wirkung verloren habe, aus der Discussion auch hervorging, daß die Hauptbeschwerden der Städte daraus erwachsen, daß sie in diesem Artikel ausschließend genannt worden, so übernahm der königlich preußische Bevollmächtigte, gegen die nächste Sitzung eine Redaction dieses Artikels in Vorschlag zu bringen, wodurch dieser Beschwerde abgeholfen würde.

Diese vorbehaltene neue Redaction des Artikels schlugen nun Oesterreich und Preußen in der 6. Sitzung vom 1. Juni vor, welche, nach verschiedenen Discussionen und nach besonders von Frankfurt und von Bremen gemachten Erinnerungen, folgendergestalt gefaßt und angenommen wurde:

„Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in den durch den Reichs-Deputationsschluß von 1803 oder spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft eigene Verträge abgeschlossen werden sollten. In jedem Falle werden demselben, in Folge des Artikels 13. des Reichs-Deputations-Hauptschlusses vom 25. Febr. 1803, seine auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert, dieses soll auch da stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichs-Deputations-Hauptschlusses bereits geschehen wäre, insofern diese Entschädigung nicht schon festgesetzt ist."

Durch in der Sitzung am 2. Juni vorgenommene veränderte Paragraphirung der Artikel erschien der das Postwesen betreffende Artikel als Art. 18. und später als Art. 17.

Nachdem nun noch in der 10. Sitzung am 8. Juni ad art. 17 am Schlusse zu setzen beliebt worden war:

„in so fern diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt ist."

so lautet Artikel 17 der in der 11. Sitzung am 10. Juni unterschriebenen und besiegelten Bundes-Acte oder Grundvertrags des deutschen Bundes, datirt Wien, den 8. Juni 1815, nach dem im Bundes-Archiv zu Frankfurt a. M. deponirten Originale, wie folgt:

„Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem durch den Reichs-Deputations-Schluß vom 25. Febr. 1803, oder spätere Verträge [1]), bestätigten Besitz und Genuß der Posten

1) „oder in späteren Verträgen" haben die beiden Frankfurter Abdrücke von 1816, nämlich der Abdruck zur Original-Ausgabe der gedruckten

in den verschiedenen Bundesstaaten, so lange als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten.

In jedem Falle werden demselben, in Folge des Art. 13 des erwähnten Reichs-Deputations-Hauptschlusses, seine auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche versichert[2]).

Dieses soll auch da statt finden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichs-Deputations-Hauptschlusses bereits geschehen wäre, in so fern diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt ist."

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Deutschland.

Bestimmungen über gleichmäßige Portofreiheit auf den deutschen Posten für die zu Reichszwecken außerhalb ihrer Garnisonen verwendeten Reichstruppen.

Von dem Finanz-Ministerium der provisorischen Central-Gewalt für Deutschland sind auf Grund der stattgehabten Vereinbarungen folgende Bestimmungen über gleichmäßige Portofreiheit auf den deutschen Posten für die zu Reichszwecken außerhalb ihrer Garnisonen verwendeten Reichstruppen aufgestellt worden.

§. 1. Reichstruppen, welche zu Reichszwecken außerhalb ihrer gewöhnlichen Garnisonsorte verwendet werden, haben Portofreiheit anzusprechen. Truppenverwendungen zu Reichszwecken sind diejenigen, welche von der provisorischen Central-Gewalt unmittelbar angeordnet, oder, wo die Anordnung von einer Landes-Regierung ausgegangen ist, nachträglich als solche erklärt werden.

§. 2. Portofreiheit haben anzusprechen die Militair-Behörden für ihre Dienst-Correspondenz, die Offiziere vom Hauptmann (Rittmeister) einschließlich desselben abwärts, Unteroffiziere und Soldaten und die nicht streitenden Glieder der Truppenkörper.

§. 3. Die Portofreiheit erstreckt sich auf Briefe, welche Militair-Personen absenden und empfangen, sodann auf Geldpackete

---

Bundestags-Protocolle vom J. 1816, sowie der in der Hermannschen Buchhandlung zu Frankfurt a. M. 1816 in 8. erschienene sogenannte „authentische Abdruck".

2) „gesichert" steht in etlichen Abschriften.

bis zu 17 Gulden (10 Thalern) und auf andere Fahrpoststücke bis zu sechs Pfund (Zollgewicht), welche an Militair-Personen gesendet werden.

§. 4. Briefe, welche von Unteroffizieren und Soldaten aufgegeben worden, sind von dem Feldwebel (Wachtmeister) zu sammeln, dem Bataillons- resp. Regiments-Adjutanten einzureichen und von diesem mit einem Stempel zu bezeichnen, welcher sie als Soldatenbriefe zu erkennen giebt.

Briefe, Geldpackete und andere zur portofreien Versendung berechtigte Fahrpoststücke, welche an Unteroffiziere und Soldaten aufgegeben werden, sind mit der Aufschrift „Soldatenbrief oder „Soldatensache" zu versehen.

Briefe von Offizieren und Nichtstreitenden mit Offiziers-Rang sind außer dem Privatsiegel noch mit dem Dienstsiegel des nächsten Vorgesetzten zu versehen. Bei Briefen und Packeten an solche genügt die Adresse.

§. 5. Weitere Anordnungen für das Sammeln und die Controlle der Briefe und Fahrpoststücke bleiben der Vereinbarung zwischen den Regierungen, beziehungsweise den Postbehörden und den Commandirenden der Truppentheile überlassen.

§. 6. Die Militair- und Postbehörden haben darüber zu wachen, daß die obigen Bestimmungen nicht zu Unterschleifen und Portodefraudationen mißbraucht werden. Bei entdecktem Mißbrauch hat der Versender neben Entrichtung des vollen tarifmäßigen Porto's außerdem den zwanzigfachen Betrag desselben zu zahlen. Diese Geldstrafe kann in eine angemessene Militairstrafe umgewandelt werden.

Preußen.

Bekanntmachung.

Annahme von baaren Beträgen zur Wiederauszahlung an einen bestimmten Empfänger.

Mittelst Allerhöchster Verordnung vom 24. Mai d. J. (siehe S. 478) ist vorgeschrieben worden, daß die preußischen Postanstalten bei Aufgabe von Briefen oder Briefadressen auf Verlangen baare Zahlungen in Beträgen bis zu fünfundzwanzig Thalern aufwärts einschließlich zur Wiederauszahlung an einen bestimmten Empfänger im Bereiche des preußischen Post-Verwaltungs-Bezirkes anzunehmen verpflichtet sein sollen. — Durch diese Allerh. Bestimmung wird dem Geldverkehr in kleinen Beträgen eine wesentliche Erleichterung gewährt, indem danach die Uebermittelung mäßiger Summen mit weniger Mühe, größerer Sicherheit und größtentheils für geringere Kosten wird erfolgen können, als bei

der baaren Versendung. — Diese neue Einrichtung soll, nachdem die desfalls erforderlichen Vorbereitungen beendigt worden sind, mit dem 1. December d. J. zur Ausführung kommen. Dabei ist folgendes Verfahren zu beobachten:

Jede preußische Postanstalt ist verpflichtet, Einzahlungen von den kleinsten Beträgen bis zu fünfundzwanzig Thalern einschließlich in cassenmäßigem Gelde auf Briefe oder Briefadressen zur Wiederauszahlung an einen bestimmten Adressaten nach Orten innerhalb des preußischen Post-Verwaltungs-Bezirks anzunehmen.

Für die richtige Auszahlung solcher Beträge haftet die Postverwaltung in derselben Weise, wie bei der Versendung von Geldern.

Die für dergleichen Zahlungsleistungen zu entrichtende Gebühr beträgt einen halben Silbergroschen für jeden Thaler und für jeden Theil eines Thalers.

Auf dem Briefe oder der Briefadresse muß der Vermerk:

„hierauf eingezahlt Thlr. Sgr. Pf."

enthalten sein. Die Thalersumme muß in Buchstaben, der Betrag an Groschen und Pfennigen in Zahlen ausgedrückt sein. Seinen Namen braucht der Absender diesem Vermerke nicht beizufügen.

Ueber die geleistete Einzahlung wird dem Absender ein Schein ertheilt.

Auf Briefe, welche declarirtes Geld oder Geldeswerth enthalten, ferner auf recommandirte Briefe und auf Packetadressen, es mögen zu denselben ordinaire oder geldwerthe Packete gehören, werden vorläufig baare Einzahlungen nicht angenommen.

Vorerst können Briefe oder Briefadressen, worauf baare Einzahlungen stattgefunden haben, nur mit den Fahrposten und den denselben gleich zu achtenden Postengattungen versandt werden.

Am Bestimmungsorte wird dem Adressaten ein Formular zum Auslieferungsschein und zugleich der Brief oder die Briefadresse behändigt. Gegen den vollzogenen und untersiegelten Schein wird dem Adressaten der Betrag der stattgefundenen Einzahlung ausgezahlt. Erfolgt die Bestellung des Scheines und Briefes durch den Briefträger, so wird dabei in gleicher Weise verfahren, wie bei der Bestellung des Auslieferungsscheines zu einem Geldbriefe.

Die Mitsendung des baaren Geldes durch den Briefträger findet, wenn der Adressat am Orte der Postanstalt wohnt, nicht statt. Wohnt der Adressat im Umkreise der Postanstalt, so können mäßige Beträge dem Landbriefträger zur Auszahlung an die Adressaten mitgegeben werden.

Wenn ein Brief, auf welchen eine Einzahlung stattgefunden hat, nach dem Abgangsorte zurückkommt, so wird derselbe dem Absender gegen Quittung und Aushändigung des Einlieferungsscheins zurückgegeben. Ist der Absender äußerlich nicht zu erkennen, so

geht der Brief an die Retourbrief-Oeffnungs-Commission. Kann auch auf diesem Wege der Absender nicht ermittelt werden, so wird derselbe wie bei zurückgesandten Geldbriefen zur Empfangnahme öffentlich aufgefordert. Meldet sich der unbekannte Absender nicht, so wird der Brief dem General-Postamte eingereicht und der eingezahlte Betrag zur Post-Armencasse abgeliefert.

Die Portotare für dergleichen Uebermittelungen setzt sich zusammen:

1) aus dem Porto für den Brief oder die Briefadresse nach den gewöhnlichen Sätzen und
2) aus der Einzahlungsgebühr.

Die Einzahlungsgebühr beträgt als Minimum, nämlich für eine Einzahlung unter und bis zu einem Thaler incl. ½ Sgr. und so fort für jeden Thaler oder Theil eines Thalers ½ Sgr.

Es steht dem Absender frei, die Sendung frankirt oder unfrankirt aufzugeben; doch kann die Bezahlung des Porto und der Einzahlungsgebühr nicht von einander getrennt werden.

Bei nachzusendenden Briefen mit Einzahlungen wird das Porto für den Brief nach den für solche Fälle bestehenden allgemeinen Vorschriften erhoben. Die Einzahlungsgebühr bleibt sich für alle Entfernungen gleich.

Bei zurückzusendenden Briefen mit Einzahlungen wird das Porto und die Gebühr nur für den Hinweg, nicht aber für den Rückweg erhoben.

Wenn Behörden, Corporationen oder Personen eine portofreie Rubrik gebrauchen, so kann dieselbe nur auf den Brief Anwendung finden. Die Gebühr für die Einzahlung muß auch in solchen Fällen von dem Absender oder Empfänger entrichtet werden.

Das Bestellgeld ist dem für gewöhnliche Briefe gleich. Für Beträge, welche durch die Landbriefträger überbracht werden, ist das Bestellgeld für den Brief und das Geld 2 Sgr.

Sobald die Erfahrung das Bedürfniß der einzelnen Postanstalten an Zahlungsmitteln für solche Geldzahlungen festgestellt hat, wird das General-Postamt Anordnungen treffen, damit überall die erforderlichen Summen zur prompten Berichtigung der Zahlungen bereit gehalten werden. Auch für den Fall eines bis dahin etwa hervortretenden ungewöhnlichen Bedürfnisses an Zahlungsmitteln sind die Postanstalten mit der nöthigen Instruction versehen worden.

Es kann indeß in der ersten Zeit des Bestehens der neuen Einrichtung dennoch der Fall eintreten, daß einzelne Auszahlungen um kurze Zeit verzögert werden. Wenn gleich solche Fälle thunlichst vermieden werden sollen, so wird doch dieserhalb ein

Entschädigungsanspruch gegen die Postverwaltung nicht erhoben werden können.

Berlin, den 23. November 1848.

General-Postamt.
v. Schaper.

Würtemberg.

Verfügung des Ministeriums des Innern, betreffend die von der k. Postanstalt für die Spedition der Zeitschriften zu erhebenden Gebühren.

Mit höchster Genehmigung vom 12. d. M. werden hinsichtlich der von der k. Postanstalt für die Spedition der Zeitschriften (welche sowol in Blättern als Heften erscheinen) zu erhebenden Gebühren, vorbehältlich der jeweilig angemessen erscheinenden Abänderungen, nachfolgende Vorschriften ertheilt:

1) Für die in Würtemberg erscheinenden Zeitschriften, welche durch die Post innerhalb Würtembergs spedirt werden, beträgt die Speditions-Gebühr ohne Rücksicht auf die Entfernung, in welcher die Versendung erfolgt, zwanzig Procent des Preises, zu welchem das absendende Postamt die Zeitschrift von dem Verleger empfängt. Den Abnehmern ist nur dieser Preis nebst der Speditionsgebühr anzusetzen.

Gegen diese Speditionsgebühr haben die k. Postämter die Annahme der Bestellung und Vorauszahlung auf die Zeitschriften sowol als deren Versendung an die Abnehmer zu besorgen; für das Austragen in die Wohnungen der Abnehmer dagegen ist eine besondere Belieferungsgebühr zu entrichten.

2) Für die in Würtemberg erscheinenden, aber außerhalb Würtemberg gehenden Zeitschriften, desgleichen für die auswärtigen Zeitschriften, welche in Würtemberg abgegeben werden, oder blos durch Würtemberg gehen, wird die Speditionsgebühr später festgestellt werden.

Einstweilen darf die k. Postanstalt die Gebühr für ihre eigenen Leistungen nicht über den dermaligen Betrag erhöhen und in keinem Falle mehr als zwanzig Procent des von dem Verleger dem absendenden Postamte angesetzten Preises erheben.

3) Für das Austragen der Zeitschriften, sowol der würtembergischen, als auswärtigen, in die Wohnungen der Abnehmer ist zu entrichten für Zeitschriften, welche erscheinen:

wöchentlich	6—7mal,	halbjährlich	12 Kr.,
"	2—5 "	"	9 "
"	1 "	"	6 "
monatlich	1—2 "	"	3 "

Wenn ein Abnehmer mehrere Zeitschriften oder mehrere Exem-

plare der nämlichen oder verschiedener Zeitschriften von der Post bezieht, so hat derselbe nur für ein einziges Exemplar derjenigen Kategorie, welche unter den bezogenen den höchsten Normalsatz hat, die volle Gebühr, für alle übrigen Exemplare aber, wenn die Zeitungen mindestens wöchentlich einmal erscheinen, je 6 Kr., und wenn sie nur monatlich 1—2mal erscheinen, je 3 Kr. zu entrichten.

Der höchste Betrag der von einem Abnehmer zu bezahlenden Belieferungsgebühr darf bei einer Stückzahl von fünf Exemplaren und darunter die Summe von 30 Kr. und bei einer höheren Stückzahl die Summe von 1 Fl. halbjährlich nicht übersteigen.

In Orten, in welchen seither die Belieferungsgebühr in niedrigerem Betrage gereicht worden ist, hat es bei dem Hergebrachten vorerst sein Verbleiben.

Vorstehende Bestimmungen treten mit dem 1. Januar 1849 in Wirksamkeit.

Stuttgart, den 13. December 1848.

Duvernoy.

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Post-Amts-Blättern.

Oesterreich.

In den Orten Mitterfill, Tarenbach und Zell am See, im Salzburger Kreise, und in der Stadt Zlin, im Hradischer Kreise Mährens, in dem Markte Mißlitz, im Znaimer Kreise, und im Markte Donow, Sanoker Kreises in Galizien, traten selbstständige Briefsammlungen in Wirksamkeit, welche sich mit Correspondenzen und kleineren Fahrpost-Sendungen befassen.

Preußen.

Der bisher nach dem Tarif zum Stempelgesetz vom 7. März 1822 von politischen Zeitungen erhobene Stempel wird in Gemäßheit des Artikels 24. der Verfassungs-Urkunde vom 1. Januar 1849 an, sowol von inländischen als von ausländischen Zeitungen, nicht ferner erhoben [1]).

Auf allen Eisenbahn-Anhaltepunkten sollen, insoweit dazu ein Bedürfniß vorhanden ist, Briefkasten angebracht werden, wenn daselbst die Gelegenheit vorhanden ist oder doch geschafft werden

1) Allerhöchste Verordn. v. 8. Dec. 1848.

kann, um bei Ankunft der Dampfwagenzüge den Briefkasten öffnen, die mitzusendenden Briefe dem Conducteur übergeben, die übrigen aber an die Postanstalt abliefern zu lassen [2]).

Eingerichtet sind worden Posterpeditionen in Uebigau, Reg.-Bez. Merseburg, Kreis Liebenwerda; in Mackenrode, Reg.-Bez. Erfurt, Kr. Nordhausen; in Dudeldorf, Reg.-Bez. Trier, Kr. Bitburg; in Creutzburgerhütte, Reg.-Bez. Oppeln, Kr. Oppeln; — Posterpeditionen mit Stationen in Altenhundem, Reg.-Bez. Arnsberg, Kr. Olpe; in Finkenbrück, Reg.-Bez. Stettin, Kr. Anclam; in Schwarzenborn, Reg.-Bez. Trier, Kr. Wittlich; — Briefsammlungen in Vorst, Reg.-Bez. Düsseldorf, Kr. Kempen; in Groß-Bubainen, Reg.-Bez. Gumbinnen, Kr. Insterburg; in Schönbaum, Reg.-Bez. Danzig, Kr. Danzig; in Kölln, Reg.-Bez. Danzig, Kr. Neustadt; in Nickelswalde, Reg.-Bez. Danzig, Kr. Danzig, eine Briefsammlung und Station für ord. Posten. — Vollständige Stationen befinden sich von jetzt an bei den Posterpeditionen zu Manderscheid, Daun, Stöckey, Plettenberg, Lenhausen, Schmalleningken, Letschin, und in Waltrop eine Station für ord. Posten. — Aufgehoben wurden die Posterpedition und Station zu Ferdinandshof und zu Oberkail. — Die Briefsammlungen zu Darfeld und zu Osterwick sind in Posterpeditionen verwandelt worden.

Bayern.

Zur Behandlung der bisher den Staatsministerien des Innern und der Finanzen überwiesenen staatswirthschaftlichen Gegenstände ist ein eigenes für sich bestehendes Staatsministerium mit der Benennung: „Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten" gebildet worden, dessen Wirkungskreis auch die oberste Leitung des gesammten Post- und Eisenbahn-, dann des Ludwig-Canal- und des Donaudampfschifffahrts-Betriebes umfaßt [3]).

Nach dem revidirten Besoldungs-Status des niedern Post- und Eisenbahn-Personals beziehen

1) Conducteure 3. Klasse (bis 5 Jahre Dienstzeit) 250 Fl., 2. Klasse (bis 15 Jahre Dienstzeit) 300 Fl., 1. Klasse (über 15 Jahre Dienstzeit) 350 Fl. Geldgehalt und jeder, ohne Unterschied der Klasse, 36 Fl. Dienst-Kleidungs-Beitrag jährlich und als Fahrt-Entschädigung 3 Kr. für die Stunde.

---

2) Verordn. d. Gen.-Postamts v. 28. Nov. 1848. (Amts-Bl. d. k. Post-Departements St. 56. Nr. 292.)

3) Königl. Verordn. v. 11. Nov. 1848 (Reg.-Bl. Nr. 61).

2) Postpacker und Briefträger 3. Klasse (bis 15 Jahre Dienstzeit) 300 Fl., 2. Klasse (über 15 Jahre Dienstzeit) 350 Fl., 1. Klasse (Packer bei dem Ober-Postamte und Oberbriefträger) 400 Fl. Geldgehalt und jeder 36 Fl. Dienst-Kleidungs-Beitrag und 30 Fl. Wohnungs-Beitrag jährlich.

3) Briefstempler und Packetenmacher 2. Klasse (bis 5 Jahre Dienstzeit) 240 Fl., 1. Klasse (über 5 Jahre Dienstzeit) 300 Fl. Geldgehalt und jeder 30 Fl. Dienst-Kleidungs-Beitrag jährlich.

Die Anstellungen im niedern Postdienste erfolgen auf Ruf und Widerruf. Die Vortheile der Stabilität und der Genuß der damit verbundenen Rechte tritt ein nach Vollendung einer tadellosen Dienstzeit von 10 Jahren, welche in der Function als Conducteur, Postpacker oder Briefträger zurückgelegt worden ist, insoweit diese Individuen vom Staate selbst angestellt, nicht aber von anderen Bediensteten auf deren Haft und Gefahr verwendet werden.

Würtemberg.

In Löwenstein, Oberamts Weinsberg, ist eine Posterpedition und Posthalterei, und in Rosenfeld ein Poststall errichtet worden.

Großherzogthum Hessen.

In Herbstein ist eine Posterpedition errichtet und diese, vermittelst einer täglichen Botenpost, mit Engelrod resp. mit dem Frankfurt-Lauterbacher Postcours in Verbindung gesetzt worden.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutschland.

Berathung und Beschlüsse der National-Versammlung über das Briefgeheimniß. — (Vergl. S. 483.) Der §. 11 der modificirten Fassung der Grundrechte des deutschen Volks wird wie folgt von der Majorität des Ausschusses vorgeschlagen:

„Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf, außer bei einer Verhaftung oder Haussuchung[1]), nur in Kraft eines

1) Eine Haussuchung ist, nach §. 10 der Grundrechte, nur zulässig:
1) in Kraft eines richterlichen, mit Gründen versehenen Befehls, welcher sofort oder innerhalb der nächsten 24 Stunden dem Betheiligten zugestellt werden soll;

richterlichen, mit Gründen versehenen, Befehls vorgenommen werden, welcher sofort oder innerhalb der nächsten 24 Stunden dem Betheiligten zugestellt werden soll."

Die Minorität schlägt folgende Abänderung vor:

„Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf nur in Kraft eines richterlichen, mit Gründen versehenen Befehls vorgenommen werden, welcher sofort oder binnen 24 Stunden dem Betheiligten zuzustellen ist."

§. 12 lautet:

„Das Briefgeheimniß ist gewährleistet.

Die bei strafgerichtlichen Untersuchungen und in Kriegsfällen nothwendigen Beschränkungen sind durch die Gesetzgebung festzustellen."

Die alte Fassung des §. 9 war:

„Das Briefgeheimniß ist gewährleistet.

Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf nur auf Grund eines richterlichen Befehls vorgenommen werden."

In den Motiven zu §. 11 und 12 heißt es:

„Mit der Verhaftung oder Haussuchung, nicht mit dem Briefgeheimniß (der Post), steht die Beschlagnahme von Briefen und Papieren in Verbindung; darnach ist dieser Paragraph (§. 11) hier geordnet. Bei Gelegenheit einer Verhaftung und Haussuchung ist kein Grund vorhanden, diese Beschlagnahme mehr zu beschränken, als die Verhaftung und Haussuchung selbst; vielmehr würde eine solche Beschränkung der Feststellung des Thatbestandes, z. B. bei der Urkundenverfälschung, hinderlich werden können; wogegen beim richterlichen Befehl für sich dieselben Garantien hinzuzufügen sind, welche in den andern Fällen ausgesprochen.

Rücksichtlich des Briefgeheimnisses der Post hält der Ausschuß die schon früher vorgeschlagenen Ausnahmen noch jetzt für unentbehrlich, und beantragt daher neuerdings den Zusatz."

Zu §. 11 wurden folgende Anträge gestellt:

„Zu §. 11 der revidirten Grundrechte schlagen wir folgende Fassung vor:

„Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf, außer bei

---

2) im Falle der Verfolgung auf frischer That durch den gesetzlich Berechtigten;

3) in den Fällen und Formen, in welchen das Gesetz ausnahmsweise bestimmten Beamten auch ohne richterlichen Befehl dieselbe gestattet.

Die Haussuchung muß, wenn thunlich, mit Zuziehung von Hausgenossen erfolgen.

Die Unverletzlichkeit der Wohnung ist kein Hinderniß der Verhaftung eines gerichtlich Verfolgten.

einer richterlich verfügten Verhaftung oder Haussuchung u. s. w. Höfken ꝛc."

und sodann eventuell von Hehner ꝛc.:

„Im Fall, daß die Bestimmung: „außer bei einer Verhaftung oder Haussuchung" angenommen wird, tragen die Unterzeichneten darauf an, diesen Worten hinzufügen: „im Fall der Verhaftung auf frischer That."

Nachdem auf die Discussion über den §. 11 verzichtet war, wurden bei der Abstimmung diese Anträge, sowie das Minoritäts-Erachten, welches sich von dem Antrag der Majorität des Ausschusses dadurch, daß in diesem aufgenommen ist: „außer bei einer Verhaftung oder Haussuchung" unterscheidet, abgelehnt und der Antrag der Majorität des Ausschusses angenommen.

Zu §. 12 wurden folgende Anträge gestellt:

„Da ohne Sicherung der zur Post gegebenen Briefe gegen Abhandenkommen das gewährte Briefgeheimniß illusorisch wäre, so wird nach dem Worte „gewährleistet" folgende Fassung beantragt:

„Die Sicherung der Briefe Seitens der Post, und die bei strafgerichtlichen Untersuchungen und in Kriegsfällen nothwendigen Beschränkungen des Briefgeheimnisses sind durch die Gesetzgebung festzustellen. Heisterbergk. Heubner ꝛc.

Sodann ein weiterer Antrag des Herrn v. Dieskau:

„Das Gesetz bestimmt die Beamten, welche für die Verletzung des Geheimnisses der der Post anvertrauten Briefe verantwortlich sind."

Bei der ohne Discussion erfolgten Abstimmung wird der Antrag des Ausschusses angenommen, die gestellten Anträge aber abgelehnt.

Der Reichshandelsminister hatte in der Sitzung der National-Versammlung vom 23. Septbr. derselben den Plan vorgelegt, nach welchem er die Ermächtigung wünscht, die commercielle Einheit Deutschlands zu begründen. Der fünfte Punkt dieser ministeriellen Vorlage lautet: Befreiung der Verkehrs- und Transportmittel im Innern Deutschlands von den seitherigen Hemmnissen und Ungeregeltheiten. In dem nun in der Sitzung vom 16. Decbr. vom volkswirthschaftlichen Ausschusse erstatteten Bericht über die gemachte Vorlage des Reichshandelsministers heißt es: Was die Ermächtigung des Reichshandelsministers zur Vorlage von Gesetzen betrifft, so stimmt der volkswirthschaftliche Ausschuß mit dem Handelsministerium überein, daß diesem die nachgesuchte Ermächtigung zu ertheilen sei.

Der volkswirthschaftliche Ausschuß anerkennt, daß eine einheitliche Auffassung und Bearbeitung aller hieher gehörigen Ge-

setze wünschenswerth; er glaubt, daß solche Gesetze zahlreiche zeitraubende Vorarbeiten erheischen, welche das Ministerium leichter und schneller fertigen kann, als der Ausschuß, dessen Zeit und Kraft ohnehin durch den Umfang und die Mannichfaltigkeit seiner Aufgabe zersplittert und absorbirt wird, so daß es gewiß zweckmäßig ist, diese Aufgabe zu theilen und den einen Theil derselben von dem Ministerium in Angriff nehmen zu lassen. Der volkswirthschaftliche Ausschuß beantragt daher unter Anderem:

„Die Nationalversammlung beschließt, daß der Ausschuß der Centralgewalt die zur Bearbeitung von Reichsgesetzen über deutsche Schifffahrt, Eisenbahnen und Postwesen in seinen Acten vorhandenen Materialien zu dem Zwecke überweise, die diese Verhältnisse betreffenden Gesetzentwürfe baldthunlichst der Nationalversammlung zur Beschlußnahme vorzulegen."

Die Minorität des Ausschusses spricht sich über den fünften Punkt der ministeriellen Vorlage wie folgt aus: „Im Interesse des gesammten geistigen und materiellen Verkehrs ist es gewiß wünschenswerth, daß die deutschen Postanstalten möglichst bald in eine Reichspost, nach gesunden, volkswirthschaftlich richtigen Grundsätzen, verwandelt werden, und Deutschland die Segnung einer einheitlichen, wohlfeilen und raschen allgemeinen Posteinrichtung erlange, womit dann auch das Eisenbahnwesen im Zusammenhange steht. Es muß deshalb als eine gebieterische Forderung der Gegenwart erscheinen, der Centralgewalt den Auftrag zu ertheilen, diese Gegenstände kräftig in die Hand zu nehmen und ihre baldige Regelung im Sinne der deutschen Wohlfahrt und Einheit durch Gesetzentwürfe für die Nationalversammlung vorzubereiten."

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Ausschusses in der obigen Form mit Mehrheit angenommen.

Oesterreich.

Das gesammte Postwesen ist dem Handels-Minister von Bruck, seither österreichischer Bevollmächtigter bei der provisorischen deutschen Reichs-Centralgewalt, überwiesen worden, was eine energische Förderung dieser Branche erwarten läßt.

Sachsen.

Am Sonntag, den 19. Novbr., ist in Gegenwart des Herrn Staatsministers Georgi und des Herrn Geh. Finanzrath von Ehrenstein die sächsisch-bayersche Staatseisenbahn von Plauen bis Hof eröffnet und diese Strecke Tags darauf dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Gleichzeitig ist auf der durch den Bau der Gölzsch- und Elsterbrücken zur Zeit noch unterbrochenen Strecke von Reichenbach nach Plauen eine Postanstalt ins Leben getreten, welche die in Hof abwärts nach Reichenbach u. s. w., sowie die

von Leipzig oder irgend einem andern Stationsorte nach Plauen und weiter hinaufgehenden Reisenden und deren Gepäck zum sichern Anschluß an die weiter führenden Eisenbahnzüge, in eleganten Postwagen, beziehendlich von Plauen nach Reichenbach und von hier nach Plauen, und zwar auf einer neuen, die steilsten Berge umgehenden Straße von Bahnhof zu Bahnhof dergestalt befördert, daß es diesfalls an gedachten Orten der Lösung eines besondern Postscheins und der erneuten Uebergabe des Reisegepäcks Seiten des Reisenden an die Postanstalt nicht bedarf, wenn der Letztere, wie ihm für die betreffenden im Fahrplan näher bezeichneten Fahrten freisteht, sein Fahrbillet und seinen Gepäckschein sogleich auf der Abgangsstation für die ganze Tour bis zur Bestimmungsstation hin gelöst hat. Der Fahrpreis für die Strecke von Reichenbach bis Plauen ist solchenfalls in dem für das Eisenbahnbillet gezahlten Fahrpreise mit inbegriffen, auch werden die mit solchen Eisenbahnbillets versehenen Reisenden, beziehendlich in Folge telegraphischer Avisirung, die zu ihrer sofortigen Weiterbeförderung nöthigen Wagen an den gedachten Stationsorten stets in voller Bereitschaft vorfinden.

Jene Postwagen enthalten besondere Coupés für die Passagiere 3. Eisenbahnclasse und andere Coupés mit entsprechender Bequemlichkeit für die Passagiere 2. und 1. Eisenbahnclasse.

Durch die gedachte Postanstalt werden nächstdem auch die den Eisenbahnexpeditionen zur ausschließlichen Besorgung auf der Bahn übergebenen Eilgüter unaufhältlich über jene Strecke hin befördert und die weitergehenden der Eisenbahn zum Weitertransport wieder überliefert werden.

Hierdurch und durch die Vollendung der bayerschen Staatsbahn von Nürnberg bis Hof ist nunmehr Leipzig mit Nürnberg in unmittelbare Verbindung gebracht, so daß diese Tour nach definitiver Feststellung der Fahrpläne künftig in einem Tage wird zurückgelegt werden können.

Großbritannien.

Es ist eine Bekanntmachung erschienen, nach welcher Stempel zu 10 Pence vorbereitet und an das Publikum für diesen Preis verkauft werden, um bei Briefen Anwendung zu finden, die nach Frankreich bestimmt sind; diese Stempel sind aber im Londoner Bezirk nur an sechs Orten zu erlangen, im übrigen England an 57 Orten, in Schottland an 19 und in Irland an 32 Orten. Der gesunde Verstand, sagt die „Post", fragt, warum sind sie nicht bei allen Postanstalten zu erlangen? Fürwahr, wir haben einen irischen General-Postmeister.

Die Zeitschrift „Weekly Times" bespricht Porto-Ungleichheiten und sagt unter andern: ein Packet mit Facturen, im Gewicht von weniger als 2 Unzen, das in London nach Bombay aufgegeben wird, kostet, wenn es in London vorausbezahlt wird, 9 s., wird es aber bei der Abgabe bezahlt, so beträgt das Porto nur 4 s. Wenn ferner ein Land-Postmeister vernachlässigt, hinlängliches Franko für einen Brief oder ein Packet bei der Aufgabe zu erheben, z. B. 8 d. anstatt 10 d., so ist der Empfänger gehalten, den doppelten Betrag der Differenz zu bezahlen, anstatt daß der Postmeister wegen seiner Nachlässigkeit gestraft werden sollte.

Frankreich.

Die General-Postadministration hat folgende Bekanntmachung erlassen:

Jedes Jahr bei Wiederkehr der Schneezeit kamen die Posten aus dem Süden, die wegen des Passirens der Gebirge des mittlern Theiles von Frankreich aufgehalten werden, zu spät an für die gewöhnliche Weiterbeförderung mit den Zügen der Eisenbahn von Bourges und von Chateaurour nach Paris. Ein anderer Zug aber, welcher einige Stunden später als der erste abging, brachte die Briefpackete der Routen von Marseille, Toulouse und Bordeaux gegen 4 Uhr Abends nach Paris. Die Briefe wurden noch desselben Abends zwischen 6 und 8 Uhr distribuirt, und die Briefe für die nördlichen Departements noch weiter spedirt mit den Malleposten und Eisenbahnen, deren Abgang nach Schluß der Briefannahmen zu Paris Abends erfolgte.

Dieses Jahr haben die Compagnien der Centre- und Orleanseisenbahn die Abgangszeit von Bourges und Orleans bei der Rückfahrt nach Paris später angesetzt. Die Abfahrt von Bourges findet um $8\frac{1}{2}$ Uhr Morgens statt (früher um $7\frac{1}{2}$ Uhr), und die Briefpackete gelangen zeitigstens nach Paris um $5\frac{1}{2}$ Uhr Abends. Zu dieser Zeit ist eine Vertheilung der Briefe in Paris nicht mehr möglich, eine nutzenbringende Umspedirung der Briefe nach den Provinzen ist um 6 Uhr nicht mehr vorhanden, daher entsteht für Paris eine Verspätigung um eine Briefvertheilung und für die Provinz um 12 Stunden, wo nicht um 24 Stunden in der Ankunft der Briefschaften.

Angesichts der Verantwortlichkeit, welche der Administration der Posten aus diesem Umstande erwachsen könnte, macht sie es bekannt, damit Jedermann wohl weiß, wen der Tadel treffen muß. Die Administration der Posten hat aber auch bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten Klage geführt, um eine Veränderung einer für die Interessen der Correspondenten so schädlichen Abgangszeit zu erlangen.

Die Fahrten der französischen Postdampfschiffe zwischen Marseille und Egypten ꝛc. (s. S. 490) finden gegenwärtig folgendermaßen statt: Aus Marseille nach Egypten ꝛc. Aus Marseille: den 6. und 23. jeden Monats, um 8 Uhr früh; in Malta den 9. u. 26. jeden Monats um 10 U. Vorm.; aus Malta dieselben Tage um 6 U. Abends; in Alexandrien den 13. und 30. jeden Monats um 6 U. fr.; aus Alexandrien dieselben Tage um 6 U. Abends; in Beyruth den 15. u. den 1. resp. 2. jeden Monats Mittags. — Aus Egypten ꝛc. nach Marseille. Aus Beyruth den 3. u. 16. jeden Monats Mittags; in Alexandrien den 5. u. 18. jeden Monats Mittags; aus Alexandrien den 7. u. 18. jeden Monats um 4 U. Nachm.; in Malta den 11. u. 22. jeden Monats um 4 U. fr.; aus Malta dieselben Tage um 2 U. Nachm.; in Marseille den 14. u. 25. jeden Monats Mittags. Die Abfertigung der Dampfschiffe aus Alexandrien nach Marseille ist abhängig von der Ankunft der Post aus Ostindien.

In der Sitzung der National-Versammlung vom 8. Decbr. sprach von Vesin: „Ich habe erfahren, daß die Malleposten gestern Abend auf Befehl des Ministeriums zurückgehalten worden und statt um 7 Uhr erst um Mitternacht abgegangen sind. Ich stelle dasselbe hiermit zur Rede, um die Gründe zu hören." Trouvé Chauvel: „Der Minister des Innern nannte gestern im Laufe der Debatte die von den Journalen veröffentlichten Listen ein abscheuliches Verbrechen. Aus diesem Grunde nahm ich es auf mich, die Abfahrt der Posten so lange zu verzögern, bis man wenigstens den Provinzialbeamten die Kammer-Verhandlungen als Antwort beilegen könne. Auf diese Weise erhielten die Departements das Gift mit dem Gegengifte. (Beifall.) Das Ministerium glaubt dem gestrigen Votum, das darin bestand, einfach zur Tagesordnung zu schreiten, sowie den Intentionen der Kammer gemäß gehandelt zu haben." Stimme zur ebenen Linken: „Recht so! Sie haben wohl daran gethan." Vesin giebt sich keineswegs mit dieser Erklärung zufrieden. Einer Kabinetsrücksicht halber dürfe man nicht alle Welt in Schreck und Angst setzen. Der Minister habe zwar erklärt, daß der Telegraph die Verzögerung der Malleposten überall angezeigt habe, aber es gebe Orte, die keine telegraphische Linie berühre. Das Postinstitut trage einen socialen Charakter; die ganze Gesellschaft sei bei dessen Pünktlichkeit betheiligt. Etienne Arago, Postdirector, beruhigt den Redner mit der Erklärung, daß alle Postanstalten zur gehörigen Stunde durch die gewöhnlichen Züge um 6 Uhr von der Verzögerung benachrichtigt worden seien." Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen. Wie es heißt, wollen mehre Kaufleute

wegen dieser Verspätung des Postabganges gegen den General-Postdirector auf Schadenersatz klagen.

Herr Etienne Arago hat die General-Direction der Posten niedergelegt, und wird ihn Herr E. Thayer ersetzen.

Belgien.

Im Budget des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten finden wir gegen das Jahr 1848 eine Verminderung von 1,216,939 Fr. 30 c., da für das Jahr 1849 die Veranschlagungssumme nur 16,426,505 Fr. 13 c. beträgt. Diese Summe ist theils durch schon erzielte, theils durch noch zu erzielende Ersparnisse herbeigeführt worden. Nach dem vorliegenden Budget sind bei dem Postwesen wirklich schon 24,000 Fr. erspart worden und in fernere Aussicht auf das Jahr 1849 wird eine Verringerung von 20,000 Fr. gestellt.

In der Sitzung vom 8. Novbr. übergab der Minister der öffentlichen Arbeiten, Hr. Polin, den Gesetzentwurf zur Postreform; da der Entwurf gleichlautend mit dem der letzten Versammlung übergebenen ist, so enthielt sich derselbe eines Vortrags.

Schweiz.

In der Sitzung des Bundesraths vom 30. Nov. hat derselbe die Angelegenheit der Uebernahme des Postwesens behandelt. Als provisorischer General-Postdirector wurde ernannt: Herr Laroche-Stehelin von Basel. Ferner sind, unter dem Präsidium des Herrn Bundesrath Näff, zwei Commissionen niedergesetzt worden: die eine für die Entwerfung eines vorläufigen Organisationsgesetzes und die andere für die Taration des zu übernehmenden Materials der Cantone. In die erste wurde gewählt die Herren Erpf von St. Gallen und Herzog von Aarau. In die letztere die Herren Bavier von Graubünden, Schweizer von Zürich, Emmry von Waadt, und als Suppleant Kistler von Bern.

Italien.

Briefgeheimniß. —. Aus Rom wird geschrieben: Einen üblen Eindruck macht die Gewißheit des Publikums über die offenbare Verletzung des Briefgeheimnisses durch die Postpolizei. Der Costituzionale Romano eröffnet sein Abendblatt vom 1. Dec. mit diesen, vielen Hundert Individuen aus dem Herzen geschriebenen Worten: „Wir fragen das Ministerium, ob das Briefgeheimniß und das Eigenthum unverletzlich sind. Denn die Post schickt uns

—

in aller Form Briefe entsiegelt zurück, andere bestellt sie gar nicht."

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Postvertrag mit England. — Die Journale veröffentlichen Einzelnheiten des neuen Postvertrags mit England. Der Satz für Briefe bis ½ Unze schwer wird 20 Cents sein bei der Beförderung in Dampfschiffen beider Nationen über das atlantische Meer; für die Auslieferung an die Postanstalt ist ein Satz von 2 Cents und für die inländische Beförderung die für jedes Land geltende innere Taxe anzuwenden. Es wird also ein Brief von Liverpool nach Philadelphia, via New-York, mit 27 Cents auszutariren sein. Die Uebereinkunft wird sofort in Ausführung kommen.

Das officielle Journal der Hauptstadt theilt mit: Wir vernehmen, daß ein einförmiges Seeporto angenommen worden ist, welches die Regierung bezieht, die die Briefe befördert und daß außerdem noch ein geringes Hafenporto in jedem Lande erhoben werden soll — das Ganze darf den jetzigen englischen Satz von 1 s. nicht überschreiten. — Das inländische Porto für die Beförderung in England oder in Amerika soll sich nach den gesetzlich bestimmten Sätzen jedes Landes regeln, in England also 1 d., in Amerika, je nach der Entfernung, 5 oder 10 Cents. Die Bedingungen, hören wir, sind für unsere Regierung zufriedenstellend und es unterliegt keinem Zweifel, daß beide Nationen sie annehmen. Die Basis oder Vorarbeiten sind nun beendet, die Einzelnheiten sind noch durch die Commissare auszuführen. Die Times bestätigt, daß dieser neue Postvertrag bis zu der in den nächsten Tagen vorzunehmenden Unterzeichnung vorgeschritten sei.

Druck von Bernh. Tauchnitz jun.

Schlußwort.

Die „Beiträge zur Kenntniß des Postwesens" werden fortfahren, auch künftig in der bisherigen, im Wesentlichen unveränderten Gestalt zu erscheinen; jedoch mit der Abänderung, daß die Ausgabe eines Heftes nicht von dem Ablaufe eines Monats, sondern von dem Bedürfnisse, von dem vorhandenen Stoffe bedingt wird. Dieselben werden demnach von nun an in zwanglosen, gleichwol aber in kurzen Zeiträumen ausgegeben werdenden Heften erscheinen, so daß jährlich circa 10 Hefte unsern Lesern zugehen werden.

Diese, wie es uns scheint, verbesserte und dem Unternehmen vortheilhafte Einrichtung wird gefordert durch die Rücksicht auf die Leser einestheils, und anderntheils durch die Rücksicht auf den Herausgeber selbst. Bei der gezwungenen monatlichen Erscheinungsweise war es nicht immer möglich, die Sichtung des Stoffes mit großer Strenge vorzunehmen; manches minder Wichtige wurde vielleicht mit etwas größerer Ausführlichkeit besprochen oder erwähnt, als es verdiente. Für den Herausgeber aber entstand der Nachtheil, daß er selbst in solchen Fällen, wo die größere Schonung aus Gesundheitsrücksichten zu einer unabweisbaren Nothwendigkeit wurde, zu übergroßer Anstrengung genöthigt war. Ist die Ausgabe zwanglos und nicht an eine bestimmte Zeit gebunden, kann der vorhandene Stoff einer sorgfältigeren Prüfung unterworfen werden und überhaupt eine größere Gründlichkeit statthaben. Ohne zu vergessen, daß die „Beiträge" ein treuer Spiegel aller das Postwesen betreffenden Vorgänge sein sollen, wird man sich doch mehr auf die Mittheilung des wirklich Wichtigen und Interessanten beschränken können. Hierdurch wird zugleich wegen der voraussichtlich etwas verminderten Anzahl der in einem Jahre erscheinenden

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MÜNCHEN

Inhalts-Verzeichniß

vom zweiten Jahrgange (1848).

I. Abhandlungen.

		Seite
1)	Bericht des General-Postmeisters der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika an den Präsidenten Polk. Vom 7. Decbr. 1846.	3—38
2)	Zusammenstellung der Verfügungen, welche im Königreiche Preußen von den Postannahme-Expeditionen zu beachten sind. Von Ritter, Postsecretair in Düsseldorf.	38—45
3)	Ueber die projectirte Postvereins-Briefstaxe.	45—51
4)	Ueber Porto-Nachzahlungen im Königreiche Preußen.	73—75
5)	Verhandlungen der Kammer der Repräsentanten des Königreichs über die Postporto-Reform.	76—94
6)	Zur Postliteratur.	95—104
7)	Die Postverfassung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Nach amtlichen Quellen.	133—156
	Fortsetzung.	200—208
	Fortsetzung.	521—533
	Fortsetzung.	553—590
8)	Ueber das Postvorschußwesen.	156—165
	Fortsetzung.	208—214
9)	Etwas über die Amtsverhältnisse der bei dem französischen Postwesen Angestellten.	193—199
10)	Ein deutsches Bundes-Postwesen.	253—259
11)	Geschichte des sächsischen Postwesens bis zur Zeit des Erscheinens der Postordnung vom Jahre 1713.	259—278
	Fortsetzung.	433—449
12)	Die Centralisation der deutschen Posten.	313—340
13)	Darstellung der bestehenden Bestimmungen über das Postregal und den Postzwang in den verschiedenen Bundesstaaten.	340—348
14)	Ueber das Postwesen des Königreichs Norwegen.	373—411
	Fortsetzung. Beilage Nr. 13. Ueber die Portotaxen in einigen fremden Ländern.	449—469
	Fortsetzung.	493—520
15)	Die Postreform in Belgien.	412—425
16)	Ueber den preußischen Entwurf zu einem neuen Expeditions-Modus.	469—477
17)	Die Postverfassung des Königsreichs Sachsen.	613—642
	Fortsetzung.	673—707
18)	Der Postdienst auf der Eisenbahn. Bureaux ambulants. (Fliegende Posten; Eisenbahnposten.)	642—647
19)	Ueber den sächsischen Antrag auf Wegfall des Transitporto durch Deutschland für ausländische Correspondenz bei der deutschen Posteonferenz von 1847.	708—710
20)	Wiener Congreß-Actenstücke über das Postwesen.	710—717

II. Postgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen.

Deutschland: Bestimmungen über gleichmäßige Portofreiheit auf den deutschen Posten für die zu Reichszwecken außerhalb ihrer Garnisonen verwendeten Reichstruppen. . . . . S. 717

Oesterreich: Circulare vom 6. Mai 1848, mehrere Aenderungen des bestehenden Porto-Regulativs der k. k. Postanstalt vom Jahre 1842 betr. 348

Circulare der k. k. Landesregierung unter der Enns, wegen Regelung der Speditionsgebühr für die im Inland erscheinenden Zeitungen und Journale, vom 16. Juni 1848. 426

Preußen: Portosätze bei Beförderung der Correspondenz nach und aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika mit dem zwischen Bremerhafen und New-York coursirenden Dampfschiffe Washington. . . 51

Portotax-Bestimmungen, welche in Folge des mit dem 1. Januar 1848 in Wirksamkeit tretenden Postvertrages mit Frankreich auf die zwischen Preußen und Frankreich auszuwechselnde Correspondenz in Anwendung kommen. 104

Portotax-Bestimmungen, welche in Folge eines mit dem 1. Jan. 1848 in Kraft tretenden Additionalvertrages auf die zwischen Preußen u. Schweden auszuwechselnde Correspondenz in Anwendung kommen. 108

Einstweilige Abänderungen der Portotaxe vor deren vollständiger Umarbeitung, vom 9. April 1848. 278

Allerhöchster Erlaß vom 29. Mai 1848, betr. die Anwendung der ermäßigten Portotaxe für Kreuzbandsendungen mit handschriftlicher Beifügung des Datums und der Namensunterschrift. 427

Allerhöchster Erlaß vom 24. Mai 1848, die Annahme und Auszahlung kleiner Geldbeträge für Privatpersonen durch Vermittelung der Postanstalten betr. 478

Allerhöchster Erlaß vom 25. Juni 1848, betr. das vorläufige Bestehen der Ermäßigung der Assecuranzgebühr für Geldsendungen in Beträgen über 1000 Rthlr. 478

Bekanntmachung des General-Postamtes vom 19. August 1848, die Versendung der recommandirten Briefe betr. 534

Bekanntmachung dess. vom 14. Oct. 1848, die Gewichtsprogression für Brief- und Schriftsendungen betr. 647

Bekanntm. dess. vom 21. Oct. 1848, die Ersatzleistung betr. . 648

Bekanntm. dess. v. 23. Nov. 1848, die Annahme von baaren Beträgen zur Wiederauszahlung an einen bestimmten Empfänger betr. 718

Bayern: Die Behandlung der unbestellbaren Briefe. 215

Die Behandlung der poste restante gestellten Briefe. . . . 222

Allerhöchste Verordnung, die Zeitungsspedition durch die königl. Posten betr., vom 4. April 1848. 281

Verordnung vom 11. Mai 1848, das Fahrpost-Tarifwesen betr. 349

Hannover: Verordnung, die Aufhebung des Stationsgeldes betr., vom 19. August 1848. 535

Würtemberg: Verfügung des Ministeriums des Innern v. 13. Dec. 1848, betr. die von der k. Postanstalt für die Spedition der Zeitschriften zu erhebenden Gebühren. 721

Mecklenburg-Schwerin: Bekanntmachung der Kammer v. 15. Nov. 1847, einen zwischen dem Großherzogthume M.-Schw. u. Großbritannien abgeschlossenen Postvertrag betr. 54

Verordnung wegen Einführung eines veränderten Portotarifs, vom 8. April 1848. 351

Verordnung der großherzogl. Kammer, das Personengeld und Ueberfrachtporto betr., vom 11. April 1848. 479

Schleswig-Holstein: Verfügung, betr. die Postversendung von Zeitungen und Zeitschriften, vom 27. März 1847. Nebst 2 Beilagen. 282

Seite
Braunschweig: Bekanntmachung des Hof-Postamts, die Stadtpost in Braunschweig betr., vom 8. Febr. 1848. 166
Thurn- u. Taxis'scher Postbezirk: Bekanntmachung der General-Postdirection, die Correspondenzbeförderung mittelst der Dampfschiffahrt zwischen Bremen und New-York betr., vom 6. Aug. 1848. . 590
Großbritannien: Postvertrag zwischen England und Frankreich vom 8. Dec. 1847. 112
Dänemark: Post-Convention zwischen Dänemark und Schweden vom 17. Septbr. 1847. 167
Norwegen: Gesetz über das Briefporto ꝛc. Lov om Brevportoen m. V., vom 12. Aug. 1848. 592

III. Umschau in deutschen Regierungs-, Gesetz- und Postamts-Blättern.

Oesterreich: 55. 113. 226. 287—290. 358. 480. 598. 722. — Preußen: 56. 114—117. 177. 227. 290. 359. 428. 481. 535. 598. 648. 722. — Sachsen: 57. 118. 178. 290. 360. 428. 482. — Bayern: 57. 117. 228. 360. 428. 536. 599. 723. — Hannover: 118. 291. 599. 649. — Würtemberg: 59. 229. 291. 361. 536. 599. 724. — Churfürstenthum Hessen: 361. — Baden: 118. 230. 291. 361. 649. — Großherzogthum Hessen: 59. 291. 429. 650. 724. — Mecklenburg-Strelitz: 231. — Mecklenburg-Schwerin: 60. 231. 362. 429. 537. 650. — Sachsen-Weimar: 60. 118. 537. — Oldenburg: 231. — Holstein: 429. — Braunschweig: 599. 651. — Sachsen-Coburg-Gotha: 537. — Sachsen-Meiningen: 291. — Anhalt: 292. — Lippe: 60. — Bremen: 179. 429. — Frankfurt: 429.

IV. Correspondenz- und andere Mittheilungen.

Deutschland.

Ueber die Verhandlungen des Postcongresses. 61. 119. 179—182. — Zwei Stimmen über Art. XVII. der deutschen Bundesacte. 232—237. — Postverhandlungen bei der deutschen National-Versammlung. 362. 430—432. 483—486. 600—604. 652—655. 724—727. — Postbeamten-Versammlung in Erfurt. 604.
Oesterreich: Statistik des Postwesens. 182—185. — Ueber die Zeitungs-Spedition durch die Postanstalt und die Gebühren dafür. 656. — Straßen- und Wasserbau. 658. — Posteinnahme. 292. 363. 486 u. 655. — Kleinere Mittheilungen. 120. 237. 363. 537. 727.
Preußen: Eingabe der Handelskammern zu Crefeld an das General-Postamt. 62. — Beantwortung derselben. 121. — Ueber den Postetat. 237. 292. — Zeitungsstempel. 486. — Briefgeheimniß. 238. 487. — Antrag des schlesischen Postbeamten-Vereins. 487. — 62. 238. 364. 487. 538.
Sachsen: Statistisches. 241. — Posteinnahme. 487. — Postverhältnisse mit Preußen auf der Jüterbogker Eisenbahn. 488. — Eisenbahnen. 605 u. 727.
Bayern: Kammeranträge. 63. — Postdebitsentziehung. 63. 365.
Hannover: Uebersicht der Hannoverschen Eisenbahnen. 64. 242. — Kammerverhandlungen. 294—297 u. 366.
Würtemberg: Eingabe in Postangelegenheiten an die Staatsregierung. 297—305. — 367. 64.
Churfürstenthum Hessen: 242. 489.
Baden: Posteinnahme. 64. — Portofreiheit. 659. — Fliegende Posten. 64.
Großherzogthum Hessen: 242.

Digitized by Google

Luxemburg: Posteinnahme. 489.
Mecklenburg-Schwerin: 243. — Post-Verordnungs-Blatt. 660.
Holstein: 367. 368. 489. 605. 660.
Braunschweig: Postinspector. 661.
Reuß-Schleiz: Postvertrag. 122.
Bremen: Zur Geschichte der Dampfschifffahrt zwischen Bremen und New-York 605—607.
Thurn- und Taxis'scher Postverwaltungs-Bezirk: Postvertrag mit Frankreich. 64.

Ausland.

Großbritannien: Ostindische Post. 65. 122. 490. 662. — Britisches Porto nach dem Auslande und den Colonien. 65. 490. 661. — Postvertrag mit Nordamerika. 69. 662, mit Frankreich. 122. 123. — Postverbindung zwischen England und der Westküste von Afrika. 123. — Geldsendungen durch Postanweisungen. 123. 368. 538. — Britischer Postenlauf in Bezug auf das Ausland. 185. 244. 368. 539. 607. 664. — Anzahl der Briefe. 244, der unabgegebenen Briefe. 243. — Die Pennypost. 246. — Die projectirte Dampfschifffahrt zwischen England u. Brasilien. 247. — Etwas über die Portoreform. 306. — Ueber das englische Postwesen. 307. — Postdiebstahl. 539. 540. 608. 609. — Poststempel zu 10 Pence. 728. — Porto-Ungleichheiten. 729. — Postausgaben. 609. — Posteinnahme. 65. 123. 244. 245. 539. 540 u. 661. — Neben-Posteinkünfte. 246.
Frankreich: Postverwaltung. 69. — Postverbindung nach England. 70. 123. — Postdienst. 248. 729. — Packetbootfahrten der Postverwaltung. 490. 665. 730. — Postreform. 369. 491. 541. 665. — Postemeute. 543. — Ueber die Malleposten. 666. 730. — Postdiebstahl. 667. — Posteinnahme. 611 u. 667.
Spanien: 668.
Belgien: Postreform. 71. 369. 731. — Verbesserung bei dem Dienste der fliegenden Postbureaux. 644. — Dampfschiffverbindungen. 667. — Posteinnahme. 248. 611. 667. 731.
Niederlande: Posteinnahme. 248. 545 u. 668.
Dänemark: Postconvention mit Schweden. 72. — Posteinnahme. 249.
Schweden: Erinnerungen aus einer Reise durch Norddeutschland und Scandinavien. 309. — 72.
Rußland: Ueber die Einrichtung des Postwesens. 125. 251, — Dampfschifffahrt zwischen Odessa und Galacz. 127, zwischen Galacz u. Constantinopel. 312. — Postverkehr und Postrevenuen. 252. 669. — 311. 612.
Moldau und Wallachei: Postaufwand. 612.
Türkei: Das türkische Postwesen. 127. — Straßenwesen. 128. — Omnibusfahrt zwischen Constantinopel und Adrianopel. 129. — Das Postwesen in Serbien. 187.
Italien: Zeitungsporto in Sardinien. 124. — Posteinnahme im Kirchenstaate. 124. — Briefgeheimniß, 251. 492. 611. 731.
Schweiz: Das Postregale. 72. — Briefgeheimniß. 249. — Verhandlungen der Bundescommission über das Postwesen. 249. 371. — Tagsatzungs-Verhandlungen. 546—552. 731. — Post-Nachnahme. 668.
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika: Aus der Botschaft des Präsidenten. 129—132. — Postkrieg mit England. 130—132. 189. 252. 492. 608. 662. — Gutachten des General-Anwalts der Vereinigten Staaten über die §§. 2, 3, 15 u. 16. der Congreßacte v. 3. März 1845. 669—672. — Postvertrag mit England. 732.

V. Personal-Nachrichten.

Seite 192. 252. 312 und 612.

Digitized by Google

BAYER. SCHWERSTBESCHÄDIGTEN
ARBEITSFÜRSORGE E.V.
MÜNCHEN 40
LEOPOLDSTR. 155 TEL. 36 34 52

Digitized by Google